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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 43 (1970)

Heft: 9

Artikel: Ils ne sont pas condamnés, les bateaux à vapeur

Autor: Chopard, Théo

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-775776

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

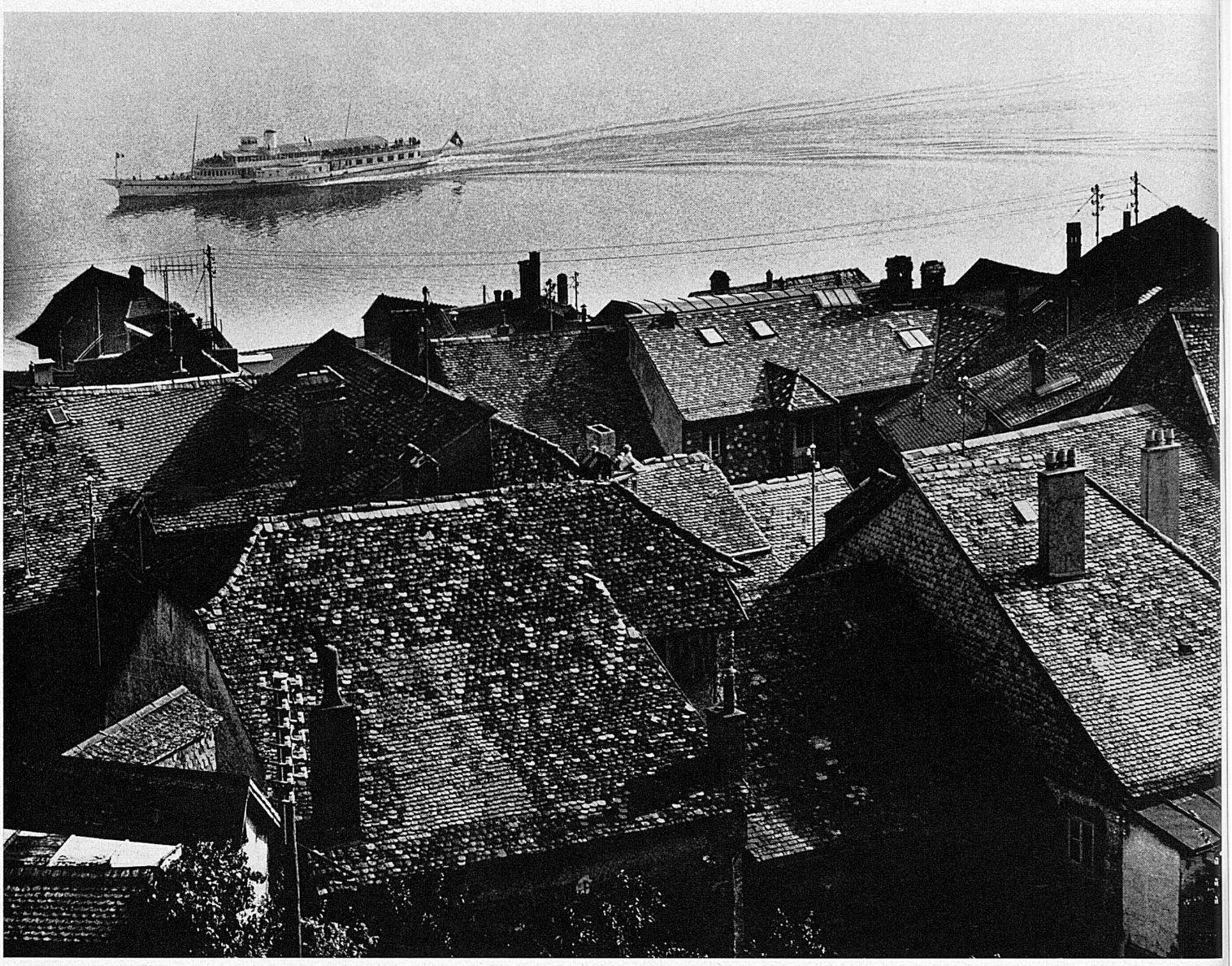
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 13.07.2025

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



Seit dem Jahre 1823 fahren auf dem Genfersee Dampfschiffe, deren erstes, den «Wilhelm Tell», ein in Frankreich lebender amerikanischer Konsul namens Church gebaut hatte. – Heute behaupten sich noch ihrer fünf Dampfschiffe auf dem weiten Spiegel des Léman, majestätische Veteranen einer bereits um die letzte Jahrhundertwende hochentwickelten Flotte. Photo Imsand

Sur le lac Léman, le premier bateau à vapeur, le «Guillaume-Tell», a été lancé en 1823 par M. Church, consul des Etats-Unis en France. Aujourd'hui, cinq majestueuses unités à roues et à vapeur sillonnent encore les eaux

I battelli a vapore solcano il Lemano fin dal 1823. Il primo di essi, intitolato a Guglielmo Tell fu costruito da un americano di nome Church, dimorante in Francia. Cinque piroscafi sono tuttora in servizio, magnifici veterani di una flotta numerosa già sullo scorcio del secolo

Since 1823 steam boats have sailed on Lake Geneva. The first one, "William Tell", was built by Mr. Church, consul of the United States, who lived in France. — Even now five steam boats hold their own in the wide waters of Lake Geneva, majestic veterans of a leading fleet around the turn of the century

Der erste Dampfer auf dem Vierwaldstättersee, die «Stadt Luzern», ist am 27. September 1837 in Betrieb genommen worden. Vor 100 Jahren wurde das grösste Schiffahrtsunternehmen unseres Landes, die Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV), ins Leben gerufen. Ihre Gründungsakte datieren vom 3. November 1869 und vom 2. Juli 1870. Die Auftragserteilung für die beiden ersten schweizerischen Salondampfer, die «Germania» (Bild rechts) und die «Italia», erfolgte im Dienste der Schiffahrt des Vierwaldstättersees Anno 1871

Le «Stadt Luzern», le premier bateau à vapeur du lac des Quatre-Cantons, a été lancé en 1837. La Compagnie générale de navigation sur le lac des Quatre-Cantons (SGV) a 100 ans; elle est née de la fusion de plusieurs entreprises privées (accords des 3 novembre 1869 et 2 juillet 1870). Les deux premiers bateaux-salons: le «Germania» (photo de droite) et l'«Italia» ont été mis en chantier en 1871

Il primo piroscafo del lago dei Quattro Cantoni, lo «Stadt Luzern» («Città di Lucerna») venne inaugurato il 27 settembre 1837, e la maggior compagnia di navigazione elvetica, la SGV («Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees», Società di navigazione sul lago dei Quattro Cantoni, o di Lucerna), nacque cent'anni or sono. Gli atti di fondazione recan le date del 3 novembre 1869 e del 2 luglio 1870. I due primi piroscafi svizzeri dotati di salone, il «Germania» (fotografia a destra) e l'«Italia», furon costruiti per incarico di tale società nel 1871

The first steam boat "City of Lucerne" was put into operation on Lake Lucerne on September 27, 1837. Just 100 years ago Switzerland's largest navigation company was founded, the "Lake Lucerne Steamship Organisation" whose founding statutes are dated November 3, 1869, and July 2, 1870. The order for the first two Swiss salon steam boats "Germania" (right) and "Italia" were given by the Lake Lucerne Steamship Organisation in 1871

ILS NE SONT PAS CONDAMNÉS, LES BATEAUX À VAPEUR

Théo Chopard

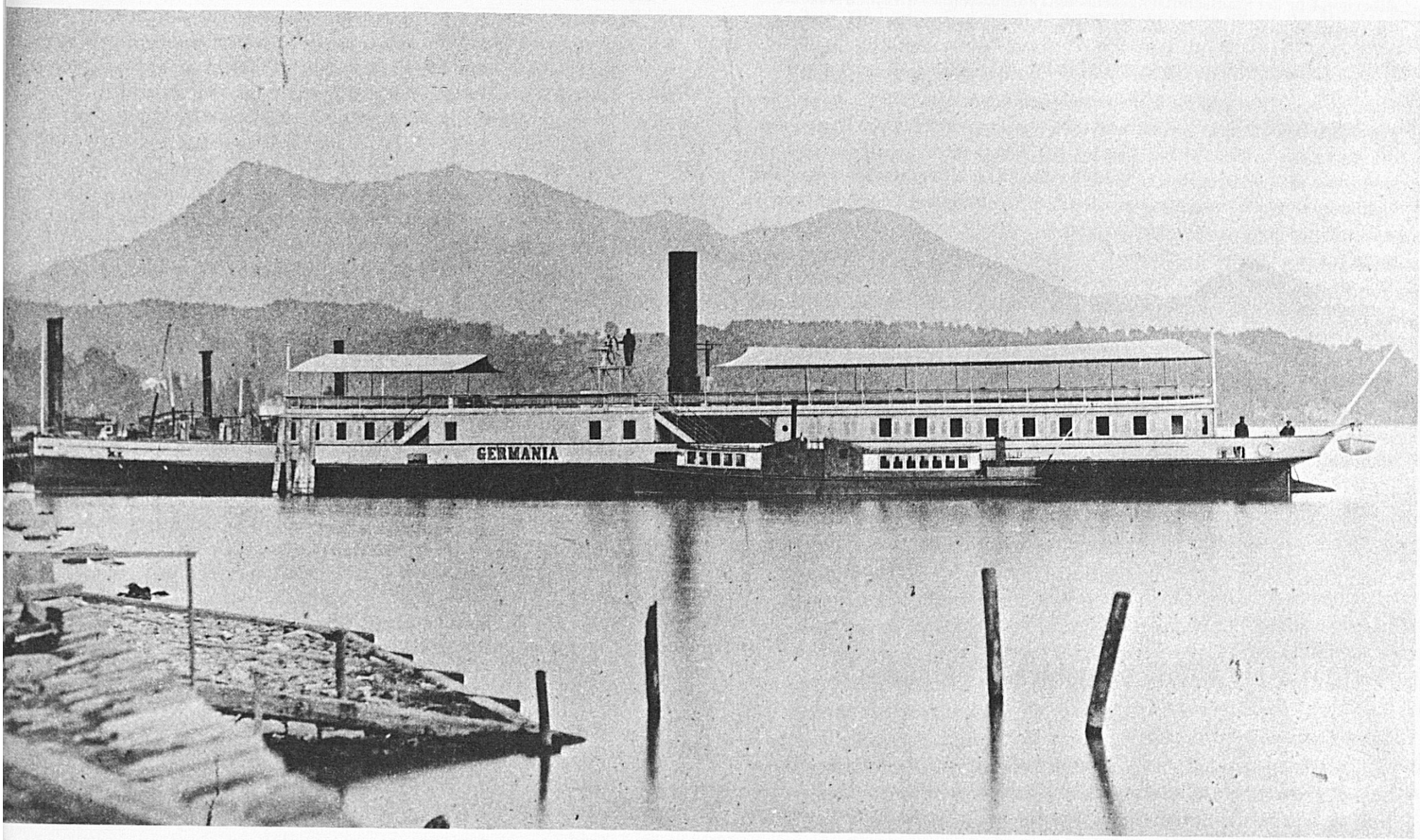
Les bateaux à vapeur ont cessé de sillonner les lacs de Constance, de Neuchâtel, de Lugano, le Rhin et le lac Inférieur. Seize de ces majestueux bâtiments circulent encore: sur le lac des Quatre-Cantons (6), le Léman (5), les lacs de Zurich (2), de Thoune (1), de Brienz (1) et le lac Majeur (1). L'existence de ceux qui naviguent encore sur les lacs de Zurich et de Thoune est pratiquement condamnée. Cent projets esquissés pour les sauver de la démolition, ou prévenir qu'ils ne soient transformés en restaurants flottants paraissent irréalisables dans l'optique de la rentabilité – qui est naturellement celle des entreprises de navigation. L'impératif de la rentabilité est d'autant plus inéluctable pour elles qu'elles bénéficient de subsides des pouvoirs publics pour la transformation ou le renouvellement de leurs flottes, pour assurer la régularité de certains horaires ou garantir les déficits. La navigation est depuis longtemps exclusivement touristique. La météorologie incertaine de nos régions fait fluctuer fortement les recettes, tandis que les charges fixes restent constantes. Les compagnies – toutes privées à l'exception des services de navigation des CFF sur le lac de Constance – doivent s'employer à réduire autant que possible ces frais fixes, dont les dépenses de personnel constituent une partie considérable.

Les bateaux à vapeur, bien que tous soient chauffés au mazout (la «Blümlisalp» du lac de Thoune est la seule unité dont les chaudières soient encore alimentées au charbon) exigent un équipage plus nombreux que les bâtiments propulsés au diesel. Tandis que leurs moteurs peuvent être lancés instantanément, la mise sous pression des bâtiments à vapeur demande des heures. L'opération est souvent aléatoire quand le temps est incertain. Quand il vire au pire, elle est déficitaire parce qu'une petite unité à moteur aurait mieux répondu aux besoins.

Ces réalités expliquent donc la disparition progressive des bateaux à vapeur. Mais est-elle irréversible? Oui, si on limite les considérations au court terme. Sans céder trop à l'optimisme, ne peut-on pas penser qu'il pourrait en aller tout autrement à long terme?

Car enfin, les lois économiques qui régissent le tourisme et les loisirs sont différentes à maints égards de celles qui valent ailleurs. L'homme des loisirs est un «homo ludens». Il recherche l'inattendu, ce qui contraste avec sa vie quotidienne, le dépaysement, le farfelu. Alors que, sous l'effet de la technique et de la normalisation, tout s'uniformise, il aspire à ce qu'il est convenu d'appeler le «romantisme». Et le passé exerce un attrait grandissant. On sait aujourd'hui que sa conservation est toujours plus fortement, à côté de sa nécessité culturelle, un atout majeur du tourisme. Et quand il n'y a pas de passé, on le recrée de toutes pièces. Sur le Mississippi, n'a-t-on pas reconstruit quelques-uns des vapeurs à aubes sur lesquels Mark Twain a été timonier?

Les techniques deviennent toujours plus compliquées et leurs fonctionnements sont incompréhensibles à qui n'est pas spécialiste. Le monde des ordinateurs, des navires spatiaux, de l'automatique, de la cybernétique nous étonne, mais nous reste étranger. On a le sentiment qu'il nous échappe – et notre admiration est mêlée de crainte. Comme instinctive-



ment, on se sent de nouveau attiré par les techniques d'hier, à la taille de l'homme si l'on peut dire, dont le fonctionnement est directement saisissable et qui apparaît simultanément comme un jeu; il ne suscite pas d'interrogations inquiètes, mais un émerveillement. Chacun, penché sur la rambarde, au-dessus de la rumeur de la machine d'un bateau à vapeur, le ressent, subit la fascination du mouvement scintillant des bielles d'acier.

Tout cela, ce sont aussi des réalités de nature à modifier cette «optique de rendement» à laquelle obéissent nos sociétés de navigation, des réalités appelées à prendre toujours plus de poids. C'est donc, me semble-t-il, dans cette perspective que la conservation des vapeurs qui subsistent devraient être envisagée. Dans le long terme, elle paraît rentable. Et la Compagnie générale de navigation sur le Léman n'a-t-elle pas fait subir à ses cinq vapeurs une rénovation totale qui a coûté l'équivalent d'un seul bâtiment neuf du même type? Elle a compris que cet investissement «à rebours», que cet investissement dans le passé est un investissement d'avenir. D'ailleurs, l'attrait grandissant qu'exercent les bateaux à vapeur permettrait, pour augmenter leur rentabilité, de percevoir un supplément pour un voyage «d'autrefois» – un supplément que chacun paierait avec plaisir. Une publicité appropriée contribuerait, elle aussi, à rendre plus conscient le besoin de «romantisme» que satisfont si pleinement les navires aux aubes battantes qui animent encore nos lacs.

P.-S.: On consultera avec profit la brochure de Sébastien Jacobi: «Les derniers vapeurs suisses».

DER «FULEHUNG» IN THUN

Der «Fulehung» (faule Hund) ist die traditionelle Hauptfigur am Fest des Ausschiessets der Kadetten und der erwachsenen Schützenfreunde in Thun. Einer – freilich unverbürgten – Legende gemäss soll er, mit farbigen Gewändern und einer Schellenkappe bekleidet, den in der Schlacht von Grandson gefangengenommenen Hofnarren Karls des Kühnen symbolisieren. Der Chronist aber überliefert ihn als der seit dem Mittelalter an Schützenfesten amtierende Pritschenmeister oder Prätscher, der in erster Linie die Aufgabe hatte, im Schützenstande Aufsicht auszuüben und für Recht und Ordnung zu sorgen. Daneben spielte er die Rolle des Spassmachers, der das Publikum unterhielt. Dies tut er auch heute noch in ausgiebigem Masse, zur Belustigung der Jugend, während der festlichen Umzüge der Stadtschützengesellschaft, die nach dem eigentlichen Ausschiesset durch Thun marschieren. Da kommt der Stock mit der Schweineblase reichlich in Funktion, wenn die übermütige Jugend sich allzu üppig mit ihrem Ruf «Fulehung! Fulehung!» hervordrängt. Aber auch als Spender von Naschwerk erfreut sich der «Fulehung» der besondern Gunst der jungen Thuner und Thunerinnen. Drei Tage dauert dieses Fest, heuer vom 26. bis 28. September. Es bildet mit seinem Wettschiessen, bei dem jeder Schütze Anrecht auf eine Gabe hat, der Schützenkönig aber mit der silbernen Uhr der Stadtschützengesellschaft ausgezeichnet wird, den Abschluss der sommerlichen Übungen der Kadetten und Armbrustschützen von Thun.

DAS HERBSTFEST DER ZÜRCHER JUGEND

Es ist nicht nur das Fest der Zürcher Buben, sondern in Wirklichkeit der ganzen Stadt: das Zürcher Knabenschiessen, das dieses Jahr in den Tagen vom 12. bis 14. September abgehalten wird. Die Schulknaben der Oberstufe aber sind seine Hauptpersonen. Im Schützenstand des Albisgütlis am Fusse des Uetlibergs treten sie vom Samstagmittag bis Montagmittag in hellen Scharen zum Schiesswettkampf an. Mit dem reichdotierten Gabentempel haben sie sich natürlich bereits auseinandergesetzt und ihre Wünsche anvisiert – für den Fall, dass... Den heissbegehrten Kettelitaler kann jedoch nur einer gewinnen: der Schützenkönig, der gegebenenfalls unter gleichrangigen Schiessbesten als Sieger aus dem Endstich hervorgeht. Rund um diesen jugendlichmuntern Schiessbetrieb, dem sich sachverständige Instruktoren mit Rat und Anleitung freundlich zur Verfügung stellen, wogt ein buntes Jahrmarkttreiben mit dem ganzen Repertoire eines Volksfestes, das noch weiter auf Hochtouren läuft, wenn längst der traditionelle Böllerschuss Ende Feuer kommandiert hat.

DAS GROSSE HERBSTMEETING DER SAASER SCHAFHERDEN

Der 11. September bildet jedes Jahr für die zahlreichen Schafbesitzer der vier Gemeinden im Walliser Saastal – Saas Fee, Saas Almagell, Saas Grund und Saas Balen – ein grosses Ereignis. Alter Überlieferung gemäss werden alle Schafe dieser vier Gemeinden den Sommer über auf den gemeinsamen Alpen Mattmark und Distel gehalten. Am 11. September, dem «Scheidetag» der Schafherden, werden nun die Tiere – es mögen über anderthalbtausend sein – hinter Saas Almagell zur Ausscheidung versammelt. Hier erst stellen die Besitzer fest, ob keines aus ihrer Herde fehlt. Dann werden die Herden einzeln in die Gemeinden getrieben. Dies alles geht recht volksfestlich vor sich. Die Saaser machen lebhaft und in Scharen mit. Alte Trachten geben dem Bilde ihre Akzente, und der Marsch der Menschen und Tiere hinunter zu den eigenen Gemeindeweiden wird zum überaus eindrücklichen Alpabzug.

DIE «BRÄCHETE» IN ZÄZIWIL

Das bernische Emmentaler Dorf Zäziwil hat sich einen originellen Brauch bewahrt: die «Brächete». Sie findet in der letzten Septemberwoche, dieses Jahr am 30. September statt. Der Volksbrauch geht auf die Zeit zurück, da der Flachsanbau im Emmental, von der Baumwolleinfuhr noch nicht überspielt, in Blüte stand. Dann geriet er allmählich beinahe in Vergessenheit. Vor etwa zwanzig Jahren lebten die uralten Verarbeitungsvorgänge der Flachskultur im Volksfest wieder auf: das «Ryffle», das «Röschte», dann das «Vorbräche», das «Bräche», das «Hächle», «Spinne», «Spuele» und «Wäbe» – mit diesen Prozeduren mausert sich der Flachs vom Stengel bis zum fertigen Gewebe durch.

DIE «TGEA DA SCHOMS» IN ZILLIS

Das durch die Deckenmalereien in seiner Kirche berühmte Graubündner Schamser Dorf Zillis hat eine neue Sehenswürdigkeit in Form eines Heimatmuseums, die «Tgea da Schoms» (Schamserhaus) erhalten. Dieses neue Talmuseum ist ein Werk der seit 1960 bestehenden «Cuminanza culturala Val Schoms», die sich zur Aufgabe gemacht hat, die romanische Sprache und das kulturelle Leben der Talschaft zu fördern und zu pflegen. Ein reichhaltiges kulturelles Gut – Geräte, Mobiliar und Dokumente sprachlicher, gewerblicher und wissenschaftlicher Art – präsentiert sich hier, eingerichtet vom Kulturhistoriker Dr. Christoph Simonett, dem Besucher, dem dieses Schamserhaus täglich zugänglich ist.

KULTURLEBEN IM SEPTEMBER

Lob der keramischen Kunst

Die umfassendste Sammlung keramischer Kunstwerke in der Schweiz können wir im Musée Ariana in Genf bewundern. Dieses Sammlungsgebäude an der Avenue de la Paix 10 (oberhalb der Grossbauten der Vereinten Nationen) ist ein eigenartiger Monumentalbau aus der Spätzeit des 19. Jahrhunderts. Der Mäzen Gustave Revillod, der von 1817 bis 1890 lebte, liess es nach eigenen Entwürfen in den Jahren 1877 bis 1884 errichten, um darin seine in aller Welt zusammengebrachten Kollektionen auszustellen. Er hatte bibliophile, archäologische und künstlerische Interessen, liess alte genferische Schriften neu herausgeben und unternahm weite Reisen. An der Eröffnung des Suezkanals im Jahr 1869 nahm er als offizieller Vertreter der Schweiz teil. Seine be-