

Navigation et chemins de fer = Schiffahrt und Eisenbahn

Autor(en): **Jacobi, S.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **46 (1973)**

Heft 7

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-776092>

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

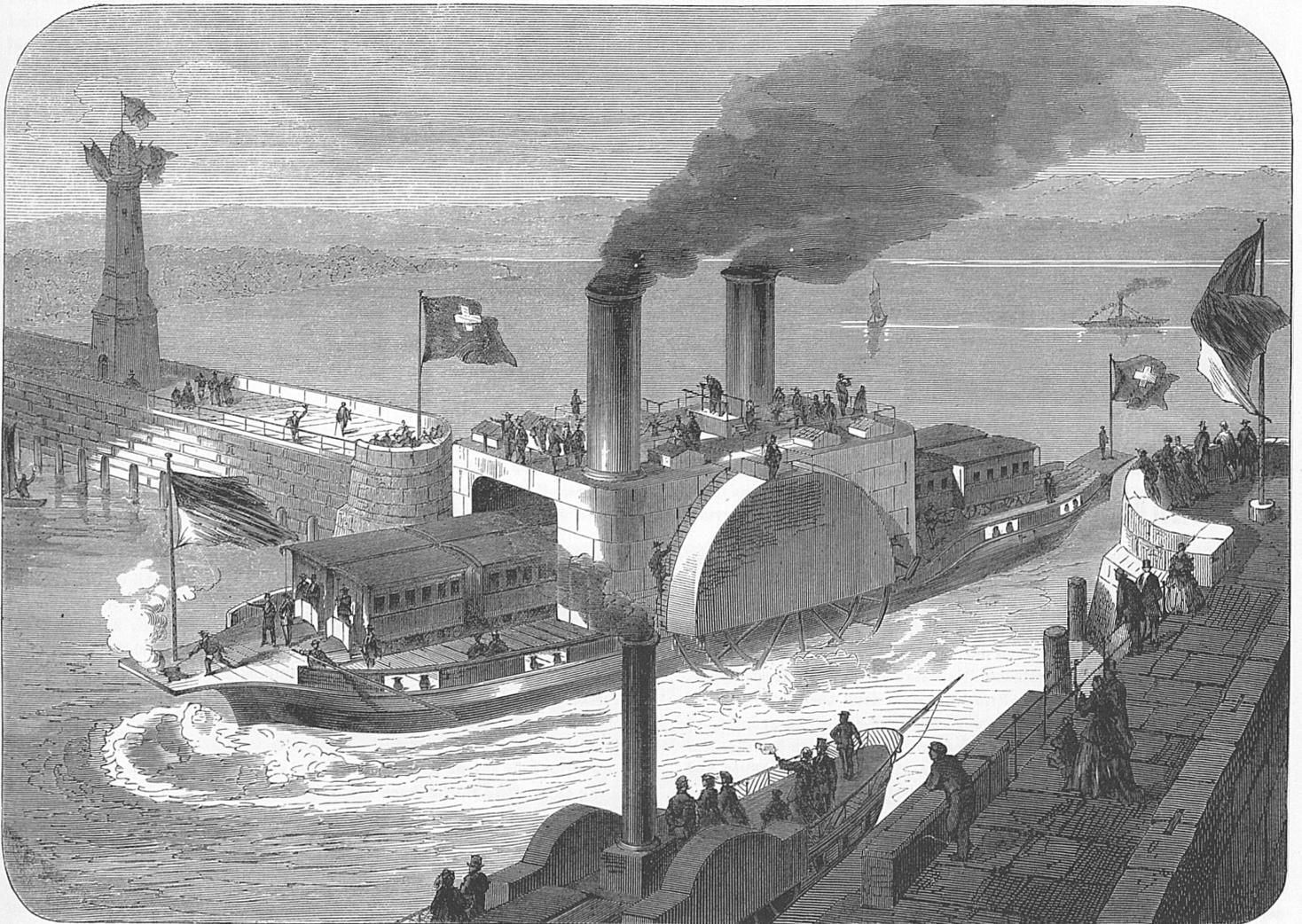
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

NAVIGATION ET CHEMINS DE FER

Il y a cent cinquante ans que la navigation à vapeur existe dans notre pays. Cet événement marque le début d'une période décisive de mutation dans les transports: celle de la propulsion mécanique qui va supplanter la voile et le cheval. Il faut pourtant encore attendre vingt-quatre ans pour qu'apparaisse le premier chemin de fer suisse. Dans l'esprit de certaines personnalités de l'époque, le rail aurait dû se contenter de relier entre eux les différents services de bateaux. L'ouverture, en 1855, de la première voie ferrée romande entre Morges et Yverdon illustre bien cette optique, réalisant une chaîne de transports de Genève à Soleure avec la participation des bateaux du Léman, puis des lacs jurassiens qui parcourent également la Thielle et l'Aar. Il est même prévu d'instaurer sur nos lacs le transport par bacs, tant pour les marchandises que pour les voyageurs, mais en 1860 déjà, le rail s'étend de Genève à Romanshorn... Des services de bacs pour wagons de marchandises sont instaurés ultérieurement, notamment sur le lac de Thoune pour atteindre le «Bödelbahn» Därligen-Interlaken-Bönigen et sur le lac de Zurich entre

Wollishofen et Uetikon jusqu'à l'achèvement des jonctions ferroviaires. Les bacs les plus importants sont ceux du lac de Constance où ils assurent toujours un important trafic entre Romanshorn et Friedrichshafen.

Avec le développement des chemins de fer, puis de l'automobile, la navigation sur les lacs suisses a progressivement perdu son rôle utilitaire pour devenir un instrument touristique de première valeur. Les rapports avec les chemins de fer sont multiples et fructueux pour les deux parties. Les bateaux étant un complément précieux de l'offre ferroviaire, ils sont intégrés dans les tarifs et les horaires. Sur les parcours parallèles, le voyageur a la faculté d'utiliser les billets de train sur les bateaux ou inversement. Certaines localités disposent de véritables gares portuaires, qui rendent les transbordements faciles entre trains et bateaux. C'est le cas à Lucerne, Romanshorn et Rorschach. Le port du Bouveret a aussi été réalisé dans cette optique, de manière à relier Lausanne par bateau à la «Ligne d'Italie» prévue sur l'itinéraire Genève-Evian-Simplon.



Probefahrt des Bodensee-Trajektschiffes zwischen Friedrichshafen und Romanshorn 1869. Aus «Leipziger Illustrierte Zeitung». Links: Die Bodenseeflotte der SBB umfasst 5 moderne Motorschiffe. Photo SBB

1869: Le nouveau ferry-boat quitte le port de Romanshorn pour une course d'essai.

A gauche: La flotte des CFF sur le lac de Constance comprend 5 unités modernes à propulsion diesel

1869: Corsa di prova della vane traghetto del Bodano, da Friedrichshafen a Romanshorn.

A sinistra: La flotta bodanica delle FFS consta di 5 motonavi moderne

The trial run of the ferry connecting Friedrichshafen and Romanshorn on the Lake of Constance, 1869.

Left: Modern motorships—the Swiss Federal Railways fleet on the Lake of Constance

D'importants canaux ont été creusés pour permettre aux bateaux l'accès direct aux gares d'Interlaken West et de Thoune. Plusieurs chemins de fer de montagne sont directement raccordés aux services de bateaux, notamment ceux du Vitznau-Rigi, du Bürgenstock, du Seelisberg, du Pilate, du Rothorn, du Beatenberg et du Territet-Glion/Mont-Fleuri. Un seul port est desservi par métro, celui d'Ouchy.

Quelques compagnies ferroviaires ont acquis des bateaux à vapeur. Aujourd'hui encore, les CFF exploitent la navigation sur le lac de Constance, tandis que le BLS possède les bateaux des lacs de Thoune et de Brienz. Inversement, la

navigation du lac de Lugano a construit et exploité des voies ferrées pour assurer la liaison avec les lacs de Côme et Majeur.

Les services de navigation constituent un élément attractif non seulement dans notre système de transports publics, mais aussi dans l'offre de notre tourisme. Les entreprises de navigation ont pleinement saisi l'intérêt de cette mission et offrent encore, à côté des nombreux bateaux modernes, quelques vétérans entretenus avec soin: ils perpétuent la perfection mécanique des impressionnantes machines à vapeur et le charme des voyages de la «Belle Epoque».

S. Jacobi



Von 1885 bis 1894 verkehrte auch auf dem Zürichsee eine Dampf-Trajektfähre. Sie transportierte Güterwagen von Wollishofen nach Uetikon

De 1885 à 1894, un ferry-boat à vapeur a circulé sur le lac de Zurich entre Wollishofen et Uetikon; il était affecté au trafic marchandises

Dal 1885 al 1894 anche il lago di Zurigo ebbe il suo traghetto a vapore adibito al trasporto di carri merci fra Wollishofen e Uetikon

A steam ferry plied on the Lake of Zurich from 1885 to 1894. It transported goods waggons from Wollishofen to Uetikon

SCHIFFFAHRT UND EISENBAHN

Die Einführung des Dampfschiffs in der Schweiz vor 150 Jahren bedeutete eine entscheidende Wende in der Verkehrsgeschichte unseres Landes: an Stelle von Pferd und Segel trat der mechanische Antrieb. Immerhin dauerte es noch 24 Jahre bis zum Erscheinen der ersten Eisenbahn. Nach Ansicht massgebender Persönlichkeiten sollte sich die Bahn darauf beschränken, die verschiedenen Schiffslinien miteinander zu verbinden. Die erste Bahnlinie der Westschweiz, die 1855 eröffnete Strecke Morges-Yverdon, verrät denn auch deutlich diese Absicht: Sie war als Glied einer Transportkette Genf-Solothurn gedacht, an der auch die Schiffe auf dem Genfersee und den Juragewässern beteiligt sein sollten. Man hatte sogar die Einrichtung von Fährdiensten für Güter und auch für Personen vorgesehen, doch mit der Eröffnung der durchgehenden Bahnverbindung Romanshorn-Genf waren solche Pläne überholt. Einen Fährverkehr für Güterwagen gab es später auf dem Thunersee mit Anschluss an die Bödelibahn Därligen-Interlaken-Bönigen und auch auf dem Zürichsee zwischen Wollishofen und Uetikon. Die wichtigsten Fähren sind diejenigen auf dem Bodensee, die auch heute noch einen bedeutenden Güterverkehr zwischen Friedrichshafen und Romanshorn bewältigen.

Mit der Ausbreitung der Eisenbahn, später dem Aufkommen des Automobils, hat die Schifffahrt auf den Schweizer Seen an Bedeutung für den Warentransport verloren, dagegen ist sie zum hervorragenden Instrument des Tourismus geworden. Ihre Beziehungen zur Eisenbahn sind vielfältig geblieben und für beide Teile fruchtbar. Die Schiffe bilden eine wertvolle Ergänzung zum Angebot der Eisenbahnen und sind darum in deren Tarif- und Fahrplansystem eingeschlossen. Auf Parallelstrecken kann der Reisende Bahn oder Schiff wahlweise benützen. Eigentliche Hafengebäude, wo das Umsteigen zwischen

Bahn und Schiff besonders bequem ist, besitzen Luzern, Flüelen, Alpnachstad, Brienz, Interlaken Ost und West, Thun, Romanshorn und Rorschach. In Interlaken West und Thun wurden sogar lange Kanäle gegraben, um die Schiffe unmittelbar zum Bahnhof leiten zu können. Auch der Hafen von Bouveret war einst dazu ausersehen, Lausanne durch Schiffskurse an die «Ligne d'Italie» anzuschliessen, die Bahnlinie, die von Genf über Evian zum Simplon geplant war. Manche Bergbahnen sind direkt an Schiffslinien angeschlossen: am Vierwaldstättersee die Vitznau-Rigi-Bahn, die Bahnen auf den Bürgenstock, nach Seelisberg, Klewenalp und auf den Pilatus; im Berner Oberland die Brienz-Rothorn-Bahn und die Drahtseilbahn nach Beatenberg; am Genfersee die Seilbahnen von Territet nach Glion und Mont-Fleuri. Durch eine Metro wird der Hafen von Lausanne-Ouchy bedient.

Einige der Eisenbahngesellschaften hatten selbst Dampfschiffe erworben, und heute noch betreiben die SBB die Schifffahrt auf dem Bodensee, während der BLS die Schiffe auf dem Thuner- und Briensersee gehören. Umgekehrt hatte die Schifffahrtsgesellschaft auf dem Luganersee, die dieses Jahr ihr 125-Jahr-Jubiläum feiert, Bahnlinien zur Verbindung mit dem Langen- und dem Comersee gebaut und betrieben.

Die Schifffahrtsgesellschaften, ihrer Bedeutung für den Tourismus in unserem Lande wohl bewusst, unterhalten neben zahlreichen modernen, mit allem Komfort ausgestatteten Schiffen mit besonderer Sorgfalt auch einige Veteranen: ihre mächtigen Dampfmaschinen bieten dem Reisenden stets ein eindruckliches Schauspiel, und die historischen Interieurs vermögen den ganzen Charme einer Reise von Anno dazumal wachzurufen.



Lago di Lugano, Revisione doganale

«Zollrevision auf dem Luganersee.»
Die Postkarte stammt aus einer Zeit, da die Schifffahrt als wichtige Fortsetzung der Eisenbahn im Fernverkehr diente

«Visite douanière sur le lac de Lugano.»
Cette carte postale date du temps où la navigation à vapeur était encore un complément indispensable du chemin de fer, dont le réseau était loin d'être achevé

«Ispezione doganale sul lago di Lugano.»
Questa cartolina è di un tempo in cui la navigazione a vapore era complemento indispensabile della rete ferroviaria

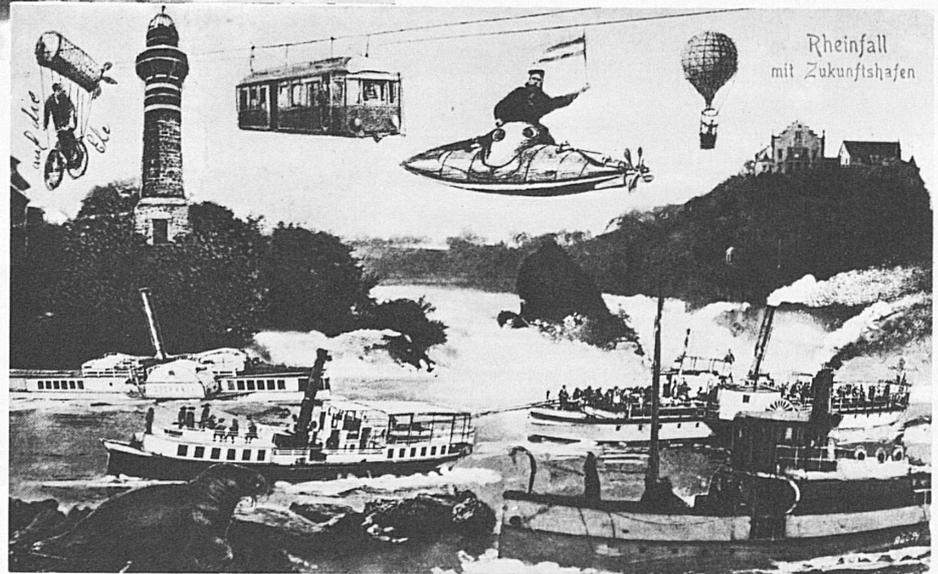
«Passing the customs on the Lake of Lugano.»
The postcard dates from a time when lake shipping services were an important link in the long-distance railway network

«Rheinfall mit Zukunftshafen.» Über Postkartenvisionen dieser Art ist uns heute das Lachen vergangen. Schweizerisches Museum für Volkskunde

«Le futur port de la Chute du Rhin.» En ce temps-là, on pouvait encore sourire de ces fantaisies futuristes. Mais plus aujourd'hui où, comme le dit un humoriste, l'avenir n'est plus ce qu'il était alors...

«Il futuro porto della Cascata del Reno.» Le visioni avveniristiche di certe vecchie cartoline ci sembrano oggi assai meno fantasiose e gratuite che non in passato, e non inducono ormai più al sorriso

«Rhine Falls with the port of the future.» Postcard visions of this kind evoke no smiles today



Die schwimmende Strasse über den Bodensee: Die Trajektfähren Romanshorn-Friedrichshafen befördern neben Güterwagen auch Autos. Photo Kirchgraber
La route flottante: Sur le lac de Constance, des bateaux spéciaux, qui circulent entre Romanshorn et Friedrichshafen, transbordent wagons et véhicules à moteur
La strada galleggiante del Bodano: Oltre ai carri merci, i traghetti del Bodano trasportano oggi numerose automobili da Friedrichshafen a Romanshorn e viceversa
The floating road across the Lake of Constance: the Romanshorn-Friedrichshafen ferries carry cars as well as rail trucks





Jubiläum auch auf dem Luganersee: Hier erschien das erste Dampfschiff am 20. April 1848. Die Luganersee-Schiffe sind niedrig gebaut, damit sie unter dem Damm von Melide durchfahren können. Die Flotte ist heute vollständig auf Dieseltreibstoff umgestellt. Bild: Gandria, 15 Schiffsminuten von Lugano, im Hintergrund der Monte San Salvatore

La Compagnie de navigation sur le lac de Lugano célèbre le 125^e anniversaire du voyage inaugural, le 20 avril 1848, du premier vapeur du Ceresio. Les bâtiments sont bas sur l'eau pour pouvoir passer sous le pont de la digue de Melide. Aujourd'hui, ils sont tous à propulsion diesel. Notre photo: Gandria, à l'arrière-plan: le Monte San Salvatore

Ricorrenza ultracentenaria anche per la navigazione sul lago di Lugano, dove il primo piroscafo comparve il 20 aprile 1848. I battelli di questo lago sono di sagoma bassa per poter passare sotto il ponte diga di Melide. La flotta è oggi interamente a motore Diesel. – Nell'immagine: Gandria a 15 minuti di battello da Lugano; sullo sfondo, il Monte San Salvatore

Another jubilee, this time on the Lake of Lugano: here the first steamer made its debut on April 20, 1848. The boats on this lake are low-built to enable them to pass under the dam at Melide. Today the whole fleet is fitted with diesel propulsion. In our picture the village of Gandria, a fifteen minutes' boat trip from Lugano, with Monte San Salvatore in the background