

**Zeitschrift:** Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande  
**Band:** 42 (1904)  
**Heft:** 21

**Artikel:** Du "Guillaume-Tell" au "Montreux"  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-201138>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.03.2025

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

# CONTEUR VAUDOIS

PARAISANT TOUS LES SAMEDIS

Pour les annonces, s'adresser exclusivement à  
**L'AGENCE DE PUBLICITÉ HAASENSTEIN & VÖGLER**  
 Grand-Chêne, 11, Lausanne.

Montreux, Ger 1<sup>re</sup>, Neuchâtel, Chaux-de-Fonds, Fribourg,  
 St-Imier, Delémont, Bienne, Bâle, Berne, Zurich, St-Gall,  
 Lucerne, Lugano, Coire, etc.

Rédaction et abonnements.

**BUREAU DU « CONTEUR VAUDOIS, » LAUSANNE**

SUISSE : Un an, fr. 4,50; six mois, fr. 2,50.

ÉTRANGER : Un an, fr. 7,20.

Les abonnements partent des 1<sup>er</sup> janvier, 1<sup>er</sup> avril, 1<sup>er</sup> juillet et 1<sup>er</sup> octobre.  
 S'adresser au Bureau du journal ou aux Bureaux des Postes.

PRIX DES ANNONCES

Canton : 15 cent. — Suisse : 20 cent.  
 Étranger : 25 cent. — Réclames : 50 cent.  
 la ligne ou son espace.

Les annonces sont reçues jusqu'au jeudi à midi.

## AVIS

Les nouveaux abonnés d'UN AN à dater du 1<sup>er</sup> juillet prochain, recevront GRATUITEMENT les numéros du mois de juin.

### Du « Guillaume-Tell » au « Montreux ».

La flotte du Léman compte depuis quelques jours un vapeur de plus, le *Montreux*. C'est le vingt-troisième de la Compagnie générale de navigation. Les journaux quotidiens ont publié les dimensions et vanté les qualités de ce nouveau bateau-salon, aux boiseries ornées de narcisses, et dont les machines, de la force de mille chevaux, permettent d'atteindre une vitesse de vingt-neuf kilomètres à l'heure.

Il y a loin du *Montreux* au modeste bateau qui inaugura la navigation à vapeur sur le Léman. Ce premier pyroscaphe s'appelait le *Guillaume-Tell*. Il était tout en bois. Sa force ne dépassait pas douze chevaux. Lancé en juin 1823, il navigua jusqu'à la fin de cette année pour le compte de son constructeur, un Américain du nom de Church. Celui-ci fit une excellente affaire, car, après avoir retiré 52,000 francs de bénéfices nets pour cette brève campagne, il revendit son bateau, pour le prix coûtant, soit 117,000 fr., à une « Association de dix particuliers de Genève. »

Entre les mains de cette poignée de Genevois, le *Guillaume-Tell* rapporta un dividende de 25 %. Il fut racheté en 1828 par une Société de financiers de Genève qui, trois ans auparavant, soit en 1825, avait construit le *Winkelried*, bateau en bois, de la force de trente chevaux.

Le *Winkelried* remplaça le *Guillaume-Tell*. Il eut pour effet de provoquer dans le canton de Vaud la création d'une Compagnie concurrente.

Les fondateurs de la société vaudoise, écrit un chroniqueur de l'époque, furent inspirés par la voix de leurs concitoyens, par l'honneur du canton de Vaud, qu'humiliait la pensée d'avoir été prévenu par ses voisins de Genève dans la création de ce nouveau et admirable véhicule, et d'être comme étranger sur ce lac, dont il occupe presque en entier le bord occidental, tandis que le territoire de Genève n'en couvre que l'extrémité.

Ils se préoccupèrent très peu des avantages pécuniaires qu'ils pourraient en retirer. Ils ne virent en cela qu'une œuvre patriotique, à laquelle chacun voulut concourir, car l'empressement fut tel qu'aussitôt le projet connu, toutes les actions, dont moitié était d'environ 725 fr., et moitié d'environ 290 fr., furent enlevées et bientôt recherchées avec bénéfice.

Au grand dépit de la Société de Genève, la Compagnie vaudoise construisit un bateau à vapeur d'une force double de celle du *Winkelried*. Elle le baptisa *Léman*, en fit peindre la coque en blanc et en vert, et orna en outre d'un écusson cantonal le bastingage d'avant et d'arrière, ainsi que les deux côtés des tambours. Le lancement en eut lieu à Ouchy le 15 juillet 1826.

Dans son *Voyage en Suisse*, publié en 1835, le comte Walsh mentionne ce premier vapeur vaudois, à bord duquel il était monté à Genève pour faire le tour du lac :

... Le beau bateau à vapeur le *Léman*, qui se balance avec grâce sur son ancre, vomit déjà ses noirs tourbillons de fumée; il va partir, et je suis à mon poste, car, pour bien connaître le lac, il faut l'avoir parcouru dans toute son étendue, depuis Genève jusqu'à Villeneuve. Déjà, le second coup de cloche s'est fait entendre; la foule des curieux obstrue le quai; les voyageurs, qu'on reconnaît aisément à leur air affairé, ont peine à s'ouvrir un chemin pour surveiller l'embarquement de leurs bagages; ils stimulent la marche du portefaix insouciant...

Mais, c'en est fait, le patron a donné le signal, la vapeur captive se met à l'œuvre en sifflant, les roues battent l'eau d'un mouvement qui s'accélère à chaque seconde, et le *Léman* commence à se mouvoir avec une majestueuse lenteur...

Les rives du lac semblent passer rapidement devant nous, mais bien que nous marchions à raison de trois lieues à l'heure, nous avons tout le temps d'en admirer les beautés à notre aise. En passant devant Nyon, où des batelets nous attendent, la machine s'arrête, et le mouvement du bateau, devenu plus lent, facilite le transbordement, tant pour les voyageurs qui nous quittent, que pour ceux qui nous arrivent. Le *Léman* reprend son essor, gagne un peu au large, et le timonier met le cap sur la petite ville de Rolle, où nous devons également toucher...

Je remarque une certaine agitation à l'autre extrémité du pont; le patron a pris sa carabine, et tous les yeux se fixent sur le point qu'il ajuste. On distingue sur le lac un oiseau gris-blanc de la grosseur d'un canard, c'est une grèbe; le coup part et l'oiseau plonge pour repaître hors de portée. Cette chasse, amusante mais pénible, avait jadis beaucoup d'attrait pour les jeunes gens de Genève, et le plumage de la grèbe était estimé des dames à l'égal des plus belles fourrures...

Ce *Léman*, avec ses soixante chevaux de force, faisait une rude concurrence au *Winkelried*; aussi les Genevois se décidèrent-ils à substituer à ce dernier un bâtiment de quatre-vingts chevaux, l'*Aigle*, qui fit sa première course le 25 juin 1837. Piquée au jeu, la Compagnie vaudoise démolit son bateau et en construisit un plus grand, en fer, auquel elle conserva le nom de *Léman*. Son entrée en lice eut lieu le 1<sup>er</sup> août 1838.

Quelques mois après, vif émoi au sein des deux sociétés : une troisième Compagnie de navigation à vapeur annonce sa naissance et la construction imminente de l'*Helvétie*. A cette nouvelle un auteur qui signe « Un habitant des bords du lac », fait imprimer une brochure de 112 pages, dans laquelle il conjure la nouvelle rivale de renoncer à son entreprise.

Deux bateaux à vapeur peuvent seuls prospérer sur notre lac, écrit-il... Si cependant, et quand même! la société de l'*Helvétie* voulait faire du combat une lutte à mort, construire un autre bateau, et si ses rivaux voulaient à leur tour suivre cet exemple, le champ de bataille n'offrirait bientôt plus que des cadavres... Quels que soient les appas que l'on mette en usage pour attirer les voyageurs, il est tout à fait improbable qu'on parvienne jamais à en augmenter assez le nombre pour fournir aux exigences de trois sociétés, représentant trois bateaux... Espérer le monopole des bateaux à vapeur

sur le lac serait tout bonnement chose impossible, quels que fussent les consentements donnés par telle ou telle autre compagnie; ce serait là une idée aussi téméraire que chimérique, dont les exigences du public et les sollicitations de l'orgueil national, comme de l'intérêt privé, feraient promptement justice.... Enfin, le contraire eût-il lieu, ces trois variétés marcheraient à grand pas à leur ruine, ou pour parler plus clairement, à la ruine de leurs actionnaires.

Ces sinistres prédictions n'ébranlèrent pas les actionnaires de la nouvelle Société et, en 1840, un troisième vapeur, l'*Helvétie*, naviguait sur le Léman. Il n'en reste aujourd'hui que la cloche, dit le rapport du conseil d'administration, où nous puisons ces renseignements.

La rivalité entre les sociétés était grande. Elle ne fit que s'accroître lorsque surgirent deux nouvelles concurrences : celles des bateaux construits par les chemins de fer de l'Ouest-Suisse et de la ligne d'Italie pour compléter et relier leurs réseaux. Le *Rhône* et le *Chillon* appartenaient à la première; l'*Italie* et le *Simplon*, à la seconde.

Dans ces conditions, les dividendes étaient, on le comprend, loin d'augmenter. Le moment vint où, s'associant dans le malheur, les trois Compagnies primitives décidèrent de n'en former plus qu'une seule, sous le nom de *Bateaux réunis*. Ce fut là l'origine de la Compagnie générale de navigation, qui date de 1873.

A cette époque, cette dernière possédait neuf vapeurs, soit les trois anciens rivaux *Léman*, *Aigle*, *Helvétie*; puis le *Chillon* et le *Rhône*, achetés à la Compagnie de l'Ouest; la *Ville-de-Genève*, le *Guillaume-Tell*; enfin le *Bonivard* et le *Winkelried*, qui avaient été construits peu auparavant. Des réparations importantes ont apporté à ces vieux vapeurs des transformations qui, pour plusieurs d'entre eux, équivalent à une reconstruction complète.

Le nombre des voyageurs croissant d'année en année et la mode étant venue de faire des cures d'air sur le lac, la Compagnie ne construit plus guère que de grands et confortables bateaux-salons, tels que la *Suisse*, la *France*, le *Genève*, le *Lausanne* et le *Montreux*. C'est du haut de leur pont qu'il est particulièrement délicieux de contempler les rives de notre beau lac, à propos desquelles le comte Walsh, cité plus haut, écrivait en 1835 :

Dès qu'on a atteint Lausanne (en venant de Genève), la vue du lac change entièrement de caractère; elle devient de plus en plus imposante et grandiose à mesure qu'on approche davantage de Vevey. Les sévères beautés que déploie la rive de Savoie, à partir de Thonon, sont tempérées par l'aspect riant et gracieux des coteaux du canton de Vaud. Lorsque le soleil du soir, glissant obliquement sur Lausanne et sur les hauteurs du Jorat, vient à éclairer en plein les cimes ardues de ces majestueuses montagnes qui dominent Evian et St-Gingolph, lorsqu'il marque leurs vives arêtes de ses liserés d'or et inonde de ses teintes chaudes et molles les rives de Chillon et de Villeneuve, oh! alors, c'est le moment pour le poète et pour le peintre de venir s'inspirer de ce tableau, dont l'ineffable magie échappe à toute description.