

Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 67 (1972)
Heft: 2-fr

Artikel: Les salons des bateaux à vapeur du lac des Quatre-Cantons
Autor: Steiner, Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-174288>

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: 15.03.2025

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

Les salons des bateaux à vapeur du lac des Quatre-Cantons

La Société de navigation du lac des Quatre-Cantons possède cinq vapeurs de l'époque qui précéda la Première Guerre mondiale, et un des années vingt. Autrement dit, elle est propriétaire des unités à vapeur les plus grandes et les plus anciennes non seulement de Suisse, mais probablement du monde entier. Sur le Léman navigue un vapeur du temps de la guerre de 1914, quatre autres remontant aux années vingt. Les bateaux du même type qui parcouraient les fleuves européens ont été sacrifiés pendant les deux grandes guerres, et les vapeurs du Mississippi, naguère célèbres, ont tous été à la ferraille. On en a reconstitué un en miniature, comme attraction, pour le *Disneyland*.

L'importance de la flotte du lac des Quatre-Cantons ne réside cependant pas seulement dans le fait qu'elle est unique au monde sur le plan technique, mais bien plus encore dans l'aménagement de ses salons. Lucerne a vécu au XIXe siècle, et au début du XXe, son apothéose touristique, sa « Belle Époque », qui n'avait rien de commun avec le tourisme de masse que l'on connaît aujourd'hui. A Lucerne se retrouvaient les aristocrates les plus distingués, les pionniers de l'industrie et les grands seigneurs du commerce d'une Europe qui à l'époque dominait le monde. Les hôteliers s'efforçaient de mettre à la disposition de cette clientèle huppée les pièces les plus belles qu'on pût imaginer; de son côté, la Société de navigation faisait aménager les salons réservés aux étrangers sur les bateaux de la façon la plus luxueuse, alors que les espaces prévus pour la population indigène étaient de conception plutôt utilitaire. Même les chemins de fer avaient en ce temps-là de remarquables wagons-salons (il n'en reste malheureusement plus un seul).

Maintenant que les nouveaux bateaux à moteur sont équipés pour répondre aux besoins d'une économie en expansion, les aménagements intérieurs n'ont plus la classe internationale de leurs devanciers, et n'ont rien d'exaltant; ils ne donnent en tout cas pas ce sentiment de majesté qui inspirait les poètes du siècle dernier:

«O merveille de la force créatrice
Qui produit la grandeur par les mains de l'homme,
Nous jubilons devant toi!
Avec un bruit impressionnant,

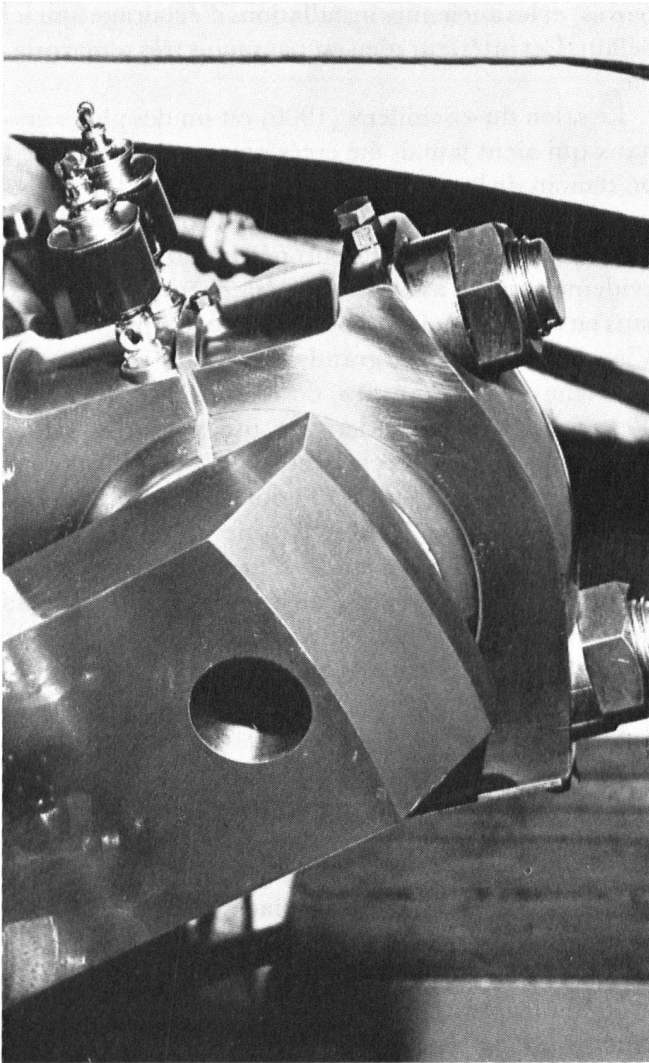
Rapide comme l'oiseau,
Tu fends les flots étonnés!
Sur une voie sans entraves,
Les éléments te sont soumis:
L'air, le feu et l'onde.

Agréablement orné,
Tu vogues sur les libres eaux.
Tu vivifies le commerce,
Et le promeneur ravi, à ton bord,
Admire les beautés de la Création...

Le remplacement des anciens bateaux à vapeur par des unités beaucoup moins intéressantes est fort regrettable, car on perd ainsi une partie de ce qui fait le charme unique de Lucerne, et, pour la réputation de la Suisse centrale comme région touristique, un élément d'une extrême importance pour l'avenir. La disparition de la flotille à vapeur, excellent moyen de propagande à l'enseigne de la « Belle Époque », serait du même coup une grave perte pour toutes les entreprises qui vivent du tourisme. Il n'est pas douteux que ce moyen de propagande peut être utilisé dans une beaucoup plus large mesure que jusqu'ici, aussi bien pour la Société de navigation elle-même que pour l'hôtellerie. Il importe de bien étudier toutes les possibilités qui s'offrent pour l'emploi des bateaux à vapeur en général, et plus particulièrement de leurs salons.

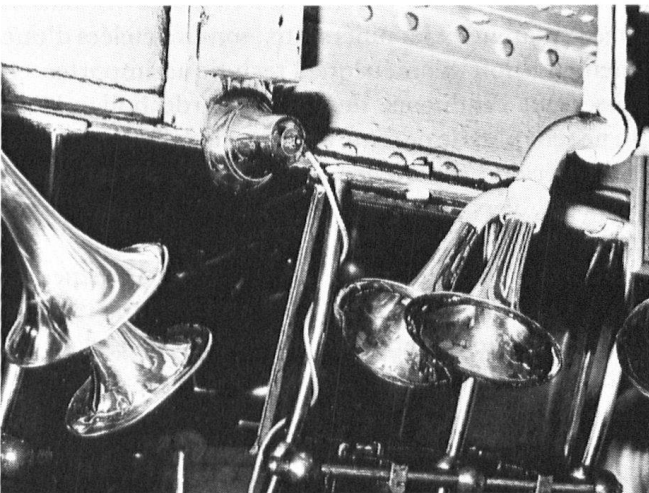
Il est très heureux qu'une société privée se soit maintenant constituée, résolue à assumer cette tâche. A ce sujet, la question se posera de savoir quels bateaux sont de première importance, et lesquels sont d'importance secondaire. Même si certains noms de bateaux, comme « Wilhelm Tell » ou « Stadt Luzern », sont particulièrement populaires, il ne faut pas oublier la valeur artistique des aménagements intérieurs, qui est d'une importance primordiale pour l'utilisation future de ces unités.

Ces salons témoignent à leur façon, qui est unique, des changements de style au tournant du siècle dernier, où l'on vit se succéder le style historique, le « Jugendstil », le néo-réalisme. En tant que type d'architecture anonyme, les bateaux à vapeur comptent parmi les premières créations de l'ère industrielle, qui faisaient présager le cubisme des années vingt et influencèrent fortement, entre autres, Le Corbusier.



Ces machines, construites au XIXe siècle par Escher-Wyss ou Sulzer, visibles encore sur quelques bateaux, ont fasciné enfants et adultes.

Les étincelants porte-voix.



L'uniformisation croissante des principes de base de la construction navale et de l'aménagement intérieur mit un terme à l'ancien dualisme entre construction et décoration, à l'enseigne du «néo-réalisme».

Pour les pionniers de l'industrie, le style Louis-Philippe était trop «bourgeois». Ils aimaient les intérieurs qui évoquaient de vieux châteaux, comme ceux de la Renaissance allemande, très cossus, ou ceux du baroque français, avec toutes ses finesses. Etant donné que la Suisse ne disposait d'aucun modèle analogue, le «Schweizerhäuschenstil» fut prédominant dans les constructions accessoires, tels que pavillons de jardin, etc. Ce style chalet ne se prêtait guère à l'aménagement des salons.

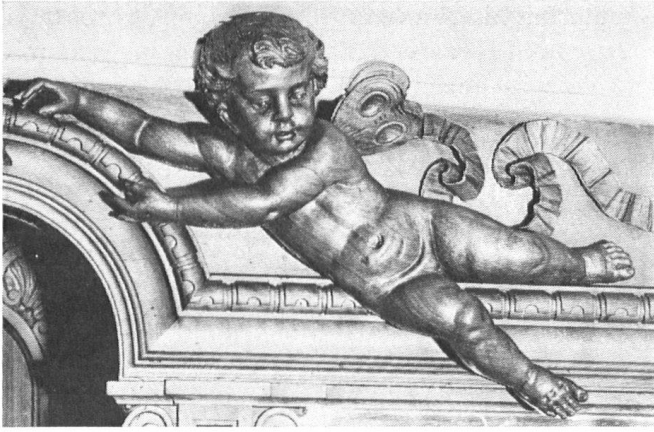
Cette tendance à s'inspirer du passé pour l'aménagement intérieur suscita un considérable développement qualitatif de l'artisanat. Dans tous les secteurs du bois et du métal, on chercha à perfectionner au maximum la sculpture, le travail au tour, le découpage, les incrustations, et cela en utilisant les bois les plus nobles et les plus rares.

De ce haut degré de perfection artisanale, les salons des bateaux du lac des Quatre-Cantons sont un souvenir unique en son genre. Leur état, aujourd'hui encore irréprochable – sur le «Schiller», les fauteuils ont même conservé leur capitonnage d'origine! – témoigne d'une qualité qu'il serait difficile d'atteindre aujourd'hui.

L'«Uri», le plus ancien (il date de 1901), a un salon néo-baroque très richement sculpté, avec des angelots et des figures allégoriques, dû à l'entreprise Cassina, ébénisterie milanaise. Cet intérieur a gardé tout son mobilier et ses installations d'éclairage. Contrairement à ceux des bateaux plus anciens et malheureusement disparus, ce salon se présente comme un pavillon de jardin, avec, comme pilastres, des montants de fenêtres peints et couronnés de volutes. Les anciennes parois, rappelant celles d'une cabine, avec peu d'ouvertures (comme celles du «Pilatus» de 1894) ont fait place ici à une «moderne» suite de baies vitrées. Les panneaux sont magnifiquement ornés: des cariatides soutiennent de belles corniches; des angelots sculptés surmontent la porte d'entrée; et des sirènes ailées flanquent le monumental encadrement d'un baromètre.

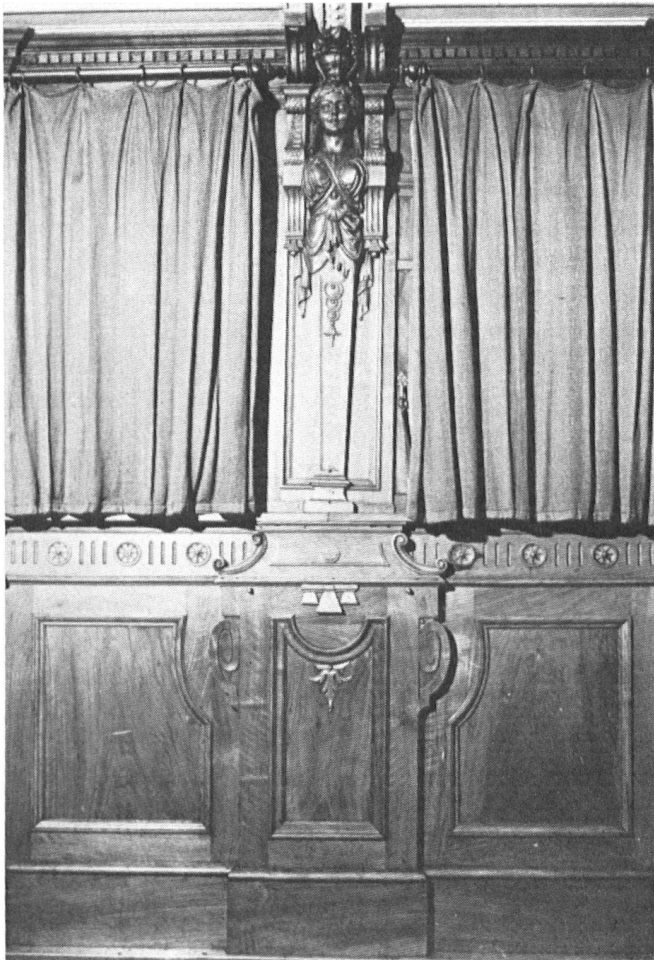
En plusieurs endroits, des motifs végétaux annoncent l'imminente phase florale du «Jugendstil». C'est pour satisfaire la grande clientèle internationale qu'on avait confié cet aménagement à l'un des plus célèbres spécialistes de Milan.

Le salon de l'«Unterwalden» (1902) est de la même main et fut conçu dans l'esprit d'un «néo-rococo», un peu plus fin et plus fantaisiste. Malheureusement le mobilier d'origine (à l'exception des canapés fixés aux



Dans le salon de l'«Uri», de style néo-baroque, des putti nous accueillent.

Des cariatides soutiennent le plafond.



parois) et les anciennes installations d'éclairage font ici défaut. Cet intérieur n'en est pas moins très remarquable.

Le salon du «Schiller» (1906) est un des plus originaux qui aient jamais été créés pour un bateau. C'est un témoin de la période géométrique – qui fut de très courte durée – du «Jugendstil», d'une pureté rarissime et d'une qualité de classe européenne. Il présente une évidente parenté avec le «Quadrätchenstil» viennois, sans en avoir toutefois subi directement l'influence. A Vienne et à Munich, grands centres du mouvement novateur du «Jugendstil», on n'en trouve plus guère d'exemples, aussi les derniers qui subsistent atteignent-ils les plus hauts prix et sont-ils toujours admirés, comme la villa Stuck. On doit le salon du «Schiller» au professeur Robert Rittmeyer, Saint-Gallois qui après avoir fait des études d'architecte à Stuttgart fut professeur à la progressiste Ecole des arts et métiers de Cologne, puis au Technicum de Winterthour, ville où il édifia, outre de remarquables bâtiments pour des mécènes, celui du Musée.

Dans le salon du «Schiller», la structure architectonique est visible jusque dans les détails. Ceux-ci, à l'époque, devaient exprimer la beauté de la technique; c'est ainsi que les éléments de liaison de la construction ne sont pas dissimulés, mais mis en valeur par des placages de bronze. Les surfaces entre les éléments porteurs furent traitées en plans, en quelque sorte comme remplissages, mais sans que l'on manquât d'utiliser les possibilités de décoration, au moyen d'incrustations d'ébène et de nacre: tels, au-dessus des tables, les panneaux ornés d'animaux marins.

La forme du salon, qui se rétrécit et s'arrondit vers l'avant, avec une suite de baies continue; les canapés fixés aux parois; les dossiers aux formes mouvementées des fauteuils; et les décorations incrustées aux formes le plus souvent tournoyantes, constituent un ensemble d'une grande unité. Les parties métalliques, telles que les lampadaires, les patères, les éléments de liaison entre le plafond et les piliers, etc., sont martelées d'une ornementation géométrique: technique importée en Suisse sous l'influence de l'avant-garde hollandaise. On ne sent plus de parenté avec les modèles stylistiques de la période antérieure. Le «néo-réalisme» allait d'ailleurs, vers 1910 déjà, supplanter les fines ornements.

Cet aménagement intérieur est dû au maître menuisier Gilg, de Winterthour, ce qui montre que l'artisanat suisse, grâce à l'effort commun des Ecoles d'arts et métiers fondées précisément à cette fin, se défendait bien contre la concurrence étrangère.

Le bateau «Wilhelm Tell», de 1908, a un salon qui témoigne d'un retour aux formes baroques. Particu-



lièrement réussi est ici le «Tellenstübli», exécuté par le maître menuisier Zünd, de Lucerne, et bon exemple d'un intérieur du «Schweizerhäuschenstil», avec sa table d'ardoise à pieds chantournés, son buffet à culs-de-bouteilles, et son banc sculpté.

Le «Gallia» (1913) a un salon extrêmement distingué, dont tous les détails concourent à l'unité générale, et qui est pourvu aujourd'hui encore, comme ceux de l'«Uri» et du «Schiller», d'un mobilier d'origine très choisi. L'ornementation géométrique y a presque disparu. Le «réalisme» n'y apparaît cependant pas encore avec la froide austérité du style «Bauhaus» ou Le Corbusier, que la bourgeoisie suisse estimait trop révolutionnaire pour les hôtes étrangers. C'est d'un néo-classicisme de très belle facture, mais c'est moins original, un peu plus conventionnel, que le salon du «Schiller».

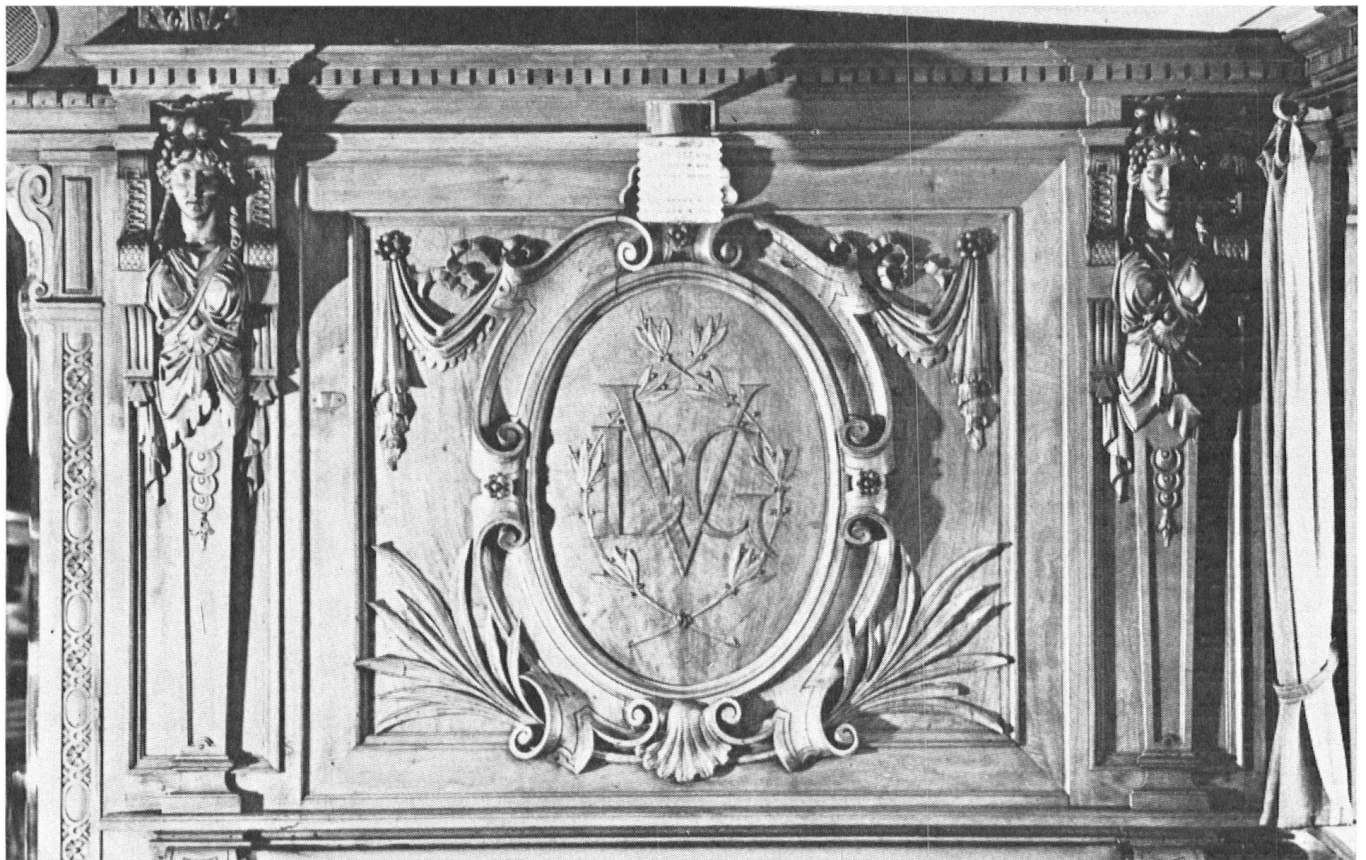
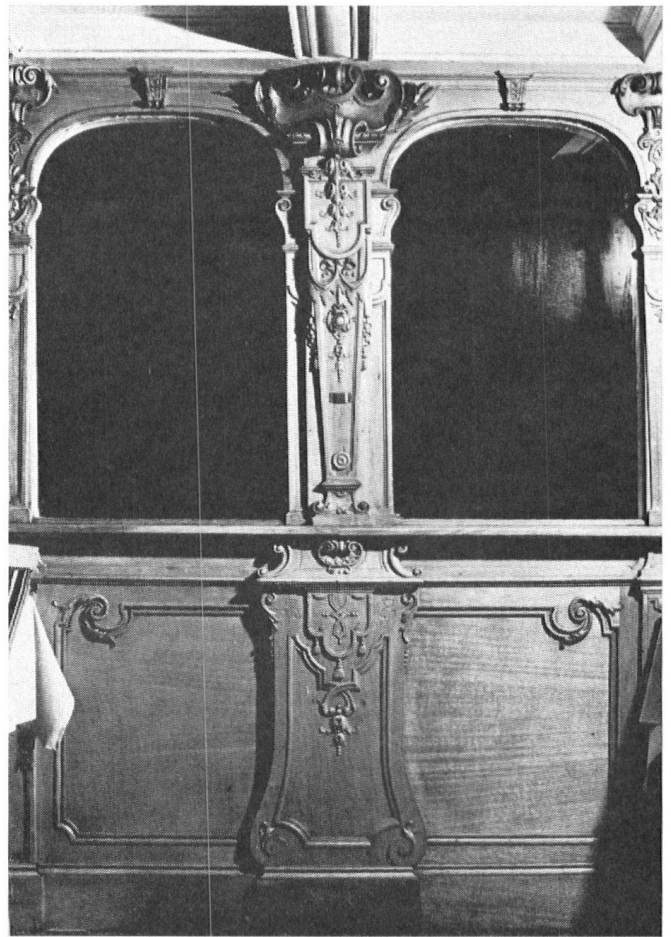
Le dernier de ces vapeurs, «Stadt Luzern» (1928), bénéficia encore, en souvenir de la «Belle Epoque» lucernoise enfuie, d'un salon spécialement aménagé, avec une décoration néo-classique un peu lourde. Malheureusement, le mobilier d'origine n'est plus là.

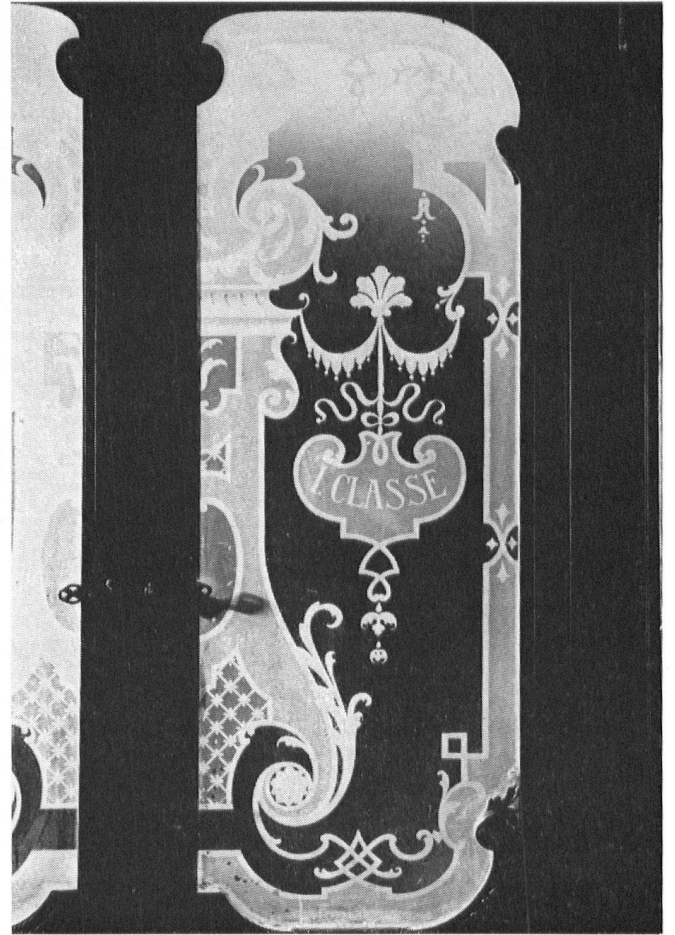
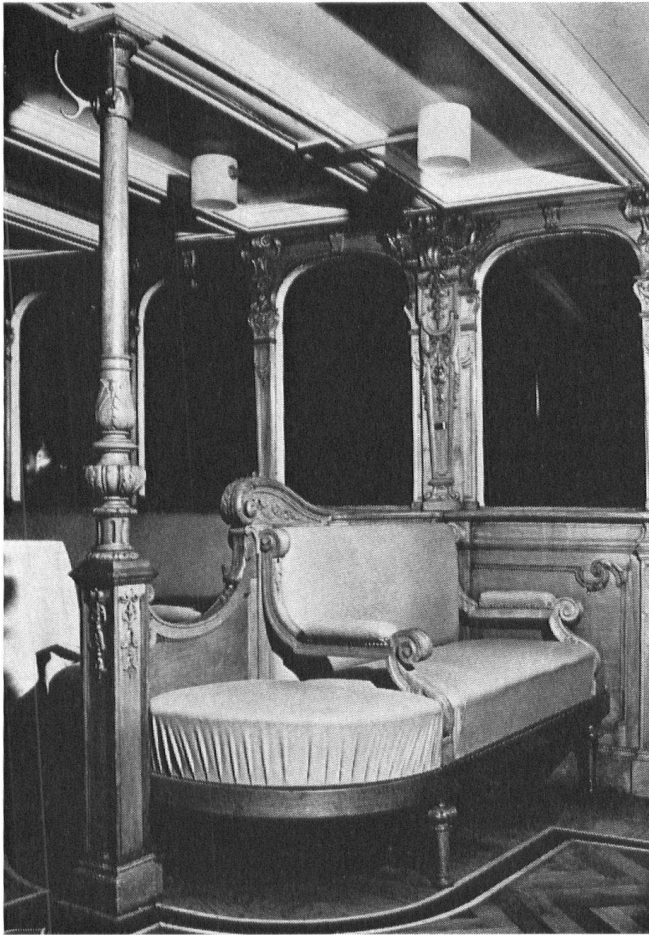
Voilà le dernier des bateaux de plaisance de navigation, dont les roues à aubes, la forme superbe et la

Le salon de l'«Unterwalden», avec sa rangée ininterrompue de fenêtres, est à l'image d'un pavillon de jardin.

Page 14 en haut: Des sirènes encadrent des instruments météorologiques.

En bas: Le médaillon de la Compagnie (DGV), entouré de motifs végétaux, s'inscrit dans la phase florale de l'art nouveau.





majesté faisaient la joie des jeunes et des moins jeunes. Les nouveaux bateaux à moteur sont faits pour un public moins difficile, qui ne demande qu'à être transporté le plus rapidement possible d'un lieu à un autre. Conçus uniquement, par les ingénieurs, du point de vue de l'utilité quotidienne, ils sont d'une perfection banale qui ne saurait satisfaire les besoins de ceux qui aspirent à une véritable détente. Tant et aussi longtemps que la rénovation de la flotte du lac des Quatre-Cantons doit servir les intérêts du tourisme, il sied de rénover en priorité les bateaux à vapeur existants, comme on l'a fait pour le Léman. La Ligue du patrimoine national est prête à y collaborer.

Robert Steiner, conseiller technique (Trad. C.-P.B.)

Grâce à l'obligeance de l'auteur de *l'Histoire imagée des grands bateaux du lac Léman*, M. Edouard Meystre, je puis préciser que cinq bateaux du Léman construits avant la Guerre de 1914 ont gardé jusqu'aujourd'hui leur salon avec les boiseries originales: le Genève 1896, le Vevey 1907, l'Italie 1908, la Suisse 1910, la Savoie 1914.

Ld G.

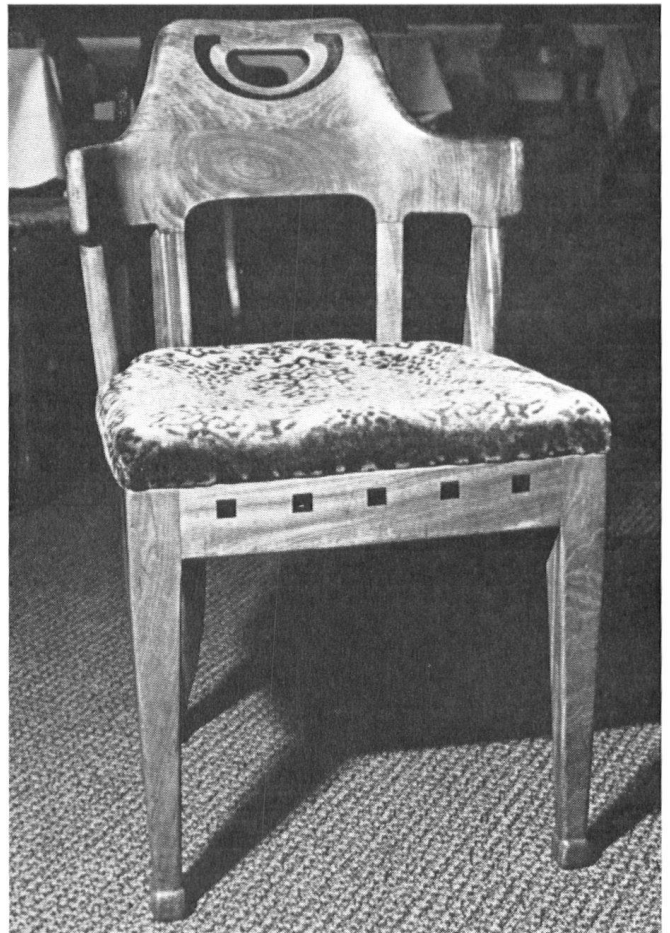
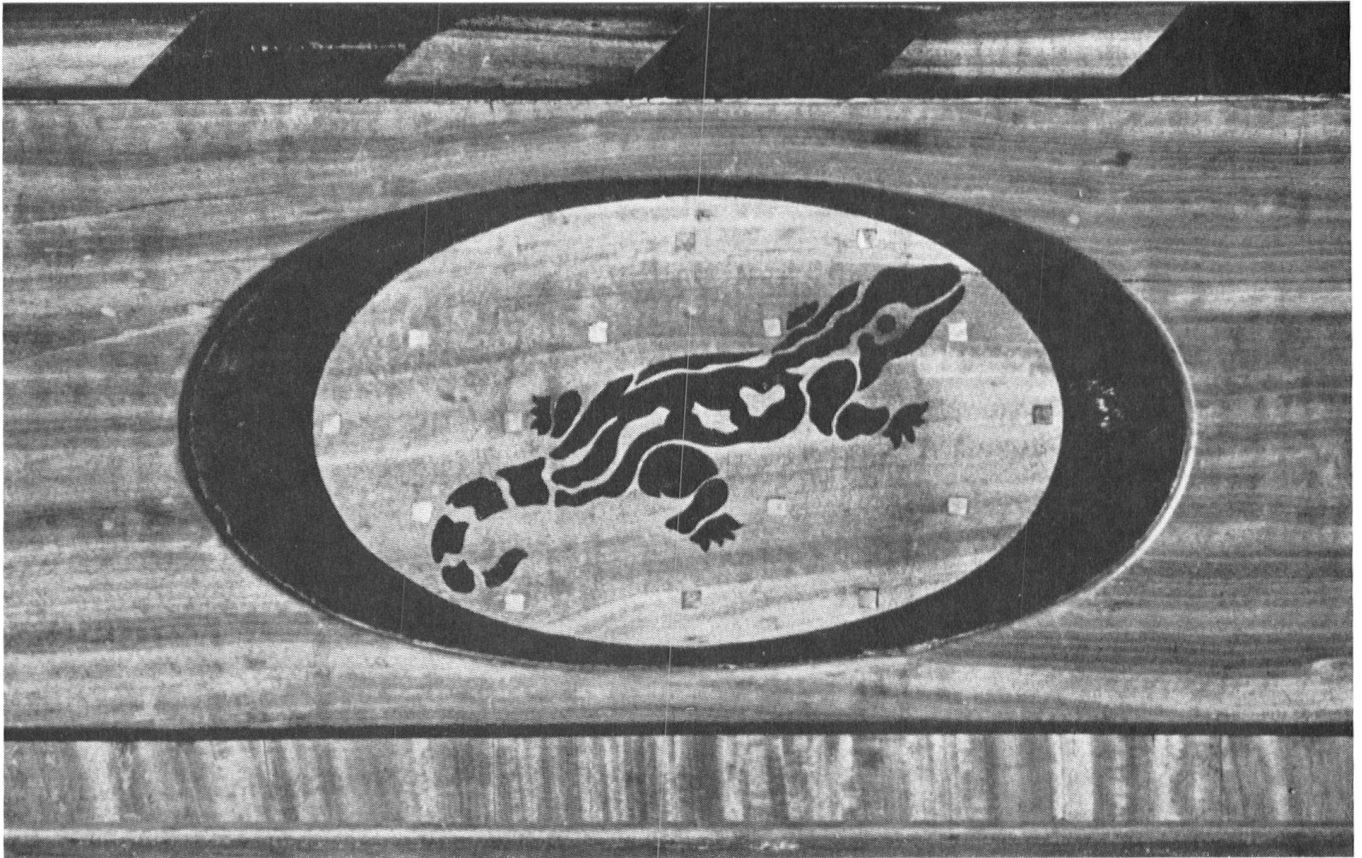
A gauche: Le mobilier est traité avec le même soin que les lambris. Ici un canapé sculpté avec grand soin par l'ébéniste.

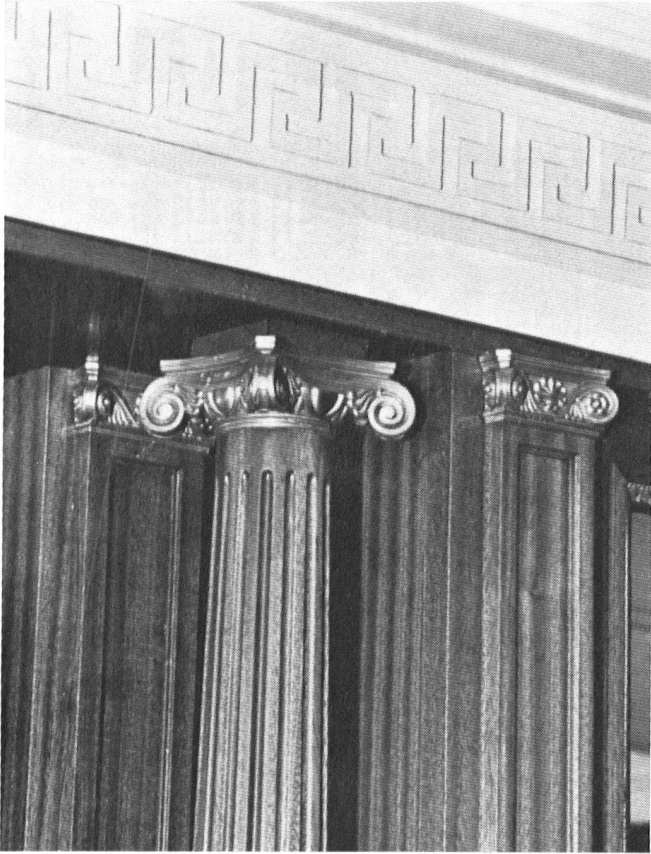
A droite: Sur la porte vitrée du salon, remarquez la gravure particulièrement riche et recherchée.

Page 16, en haut: Décoration de marqueterie. Les motifs empruntés au règne animal sont charmants.

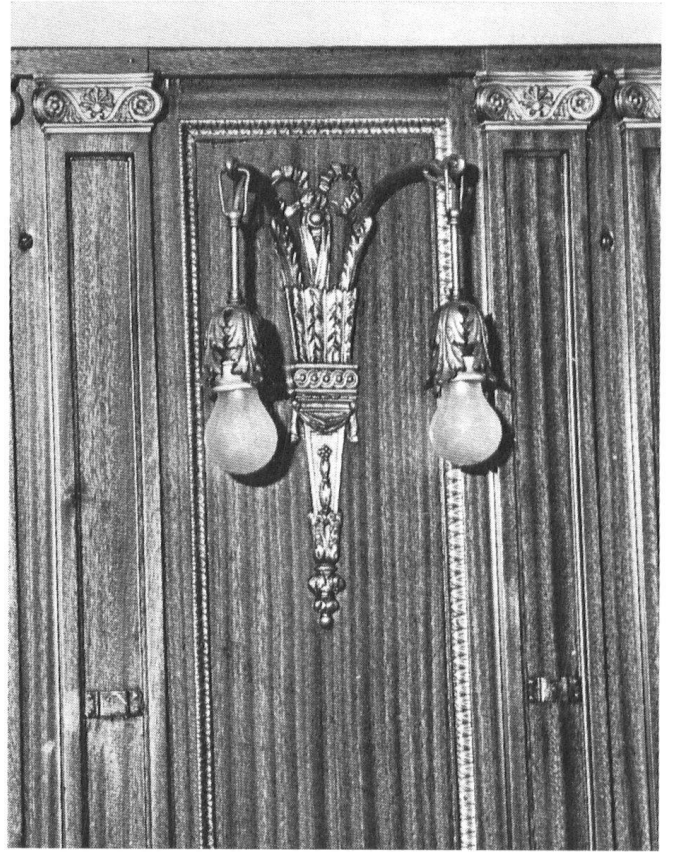
En bas: Deux fauteuils – celui du «Gallia», néo-classique; celui du «Schiller», moderne.

Photographes: Photopress, Zurich (p. 1); M. A. Frangi, Zurich (pp. 3, 4, 5 en haut, 7 en haut); F. Notter, Wohlen (pp. 5 en bas, 6); O. Birkner, Arisdorf (pp. 7 en bas, 9); Service de Photo, Tiefbauamt, canton de Zurich, Zurich (pp. 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18).

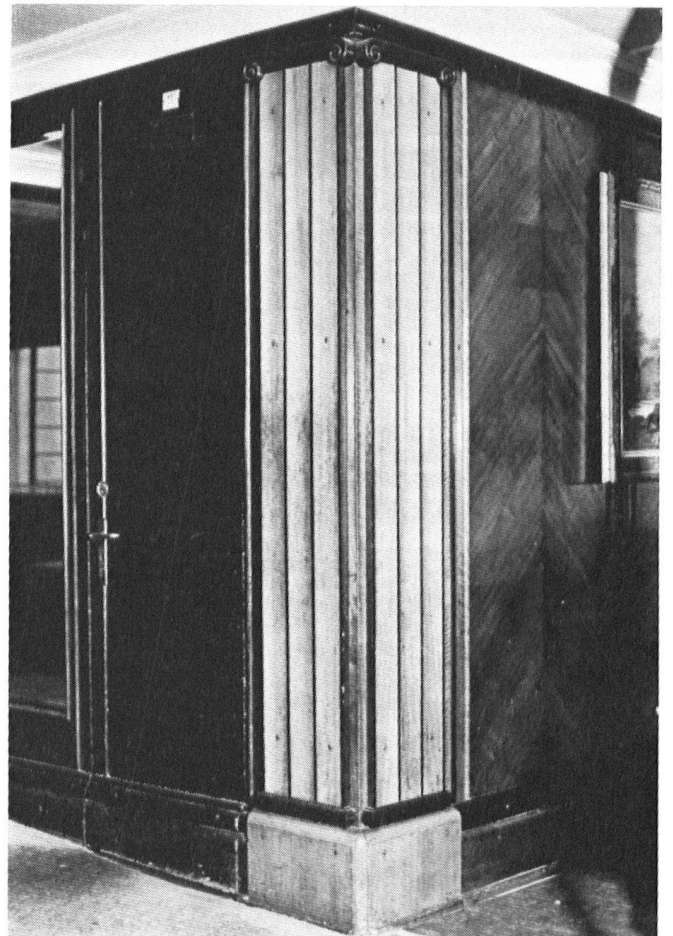




En haut: L'intérieur richement décoré avec colonnes et appliques en bronze du «Gallia».



En bas: Au contraire, le «Stadt Luzern» de 1928, exempt de toute décoration, se rattache à la «neue Sachlichkeit».



Page 18, en haut: Décoration de marqueterie géométrique caractéristique de la dernière période du «Jugendstil». Au centre, la silhouette du poète Friedrich Schiller.

En bas: Salon du «Schiller» (d'après une photo de 1906) que l'on doit à Robert Rittmeyer, professeur au Technicum de Winterthour.

