

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 49 (1976)

Heft: 11

Artikel: Die CIWLT und ihr Beitrag zum Tourismus in der Schweiz = Contribution de la CIWLT au tourisme en Suisse

Autor: Marty, F.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-774784>

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: 03.02.2025

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

Die CIWLT und ihr Beitrag zum Tourismus in der Schweiz

In der 100jährigen, bewegten Geschichte hat sich Wagons-Lits zu einem Dienstleistungsunternehmen entwickelt, dessen zahlreiche Facetten in der Schweiz vielenorts wenig bekannt sind. Eine teilweise bewusst gepflegte Diskretion, ein Name, der die neuere Entwicklung nicht ohne weiteres in Erscheinung treten lässt, und die häufig anzutreffende Verbindung des Namens mit Thomas Cook erwecken für Uneingeweihte kein deutliches und einheitliches Bild.

Doch hat diese Gesellschaft unbestritten einen ganz entscheidenden Beitrag zur Entwicklung des Fremdenverkehrs – namentlich auch in der Schweiz – geleistet. Das kommt in den klassischen Schweizer Ferienregionen um den Genfersee (Montreux), im Wallis, im Berner Oberland (Interlaken), in Luzern, St.-Moritz oder Lugano durch die Bedeutung der Reiseagentur Wagons-Lits/Cook nach wie vor deutlich zum Ausdruck.

Die meisten dieser Reiseagenturen werden schon vor der Jahrhundertwende in Fahrplanausgaben einer Jura-Simplon-Bahn oder anderer Schweizer Regionalbahnen aufgeführt.

In jene Zeiten fallen die ersten, an heutigen Verhältnissen gemessen eindrucksvollen Höhepunkte des Schweizer Tourismus. 1894 werden beispielsweise schon 12 Millionen Hotelübernachtungen ausgewiesen. 1905 sollen es 18,5 Millionen und 1910 sogar 22 Millionen gewesen sein, eine Zahl, die erst nach dem Zweiten Weltkrieg wieder erreicht wurde. 1910 beispielsweise sind über 80% der Hotelgäste in der Schweiz Ausländer

- 1890 Suisse-Express – Amsterdam/Ostende/Berlin–Basel
- 1895 Oberland-Express – Paris–Interlaken, ein Zug, der ab 1904 unter dem Namen Léman/Oberland-Express über Lausanne nach St-Maurice verlängert wird
- 1901 Engadin-Express – Paris/Calais–Chur
- 1906 Simplon-Express – Calais/Paris–Lausanne/Mailand, eine Verbindung, die ab 1919 als Ersatz zur traditionellen Strecke über Süddeutschland und Wien als Simplon-

Seit der Eröffnungsfahrt des Orient-Express 1883 trägt die Gesellschaft die Zusatzbezeichnung «et des grands express européens». Die Liste der sukzessive von Wagons-Lits eingeführten Expresszüge in die Schweiz veranschaulicht sehr deutlich die Rolle, welche die Compagnie internationale des wagons-lits schon in jener Zeit im Schweizer Tourismus gespielt hat.

Alle diese Züge bestanden im wesentlichen aus Schlaf- und Speisewagen sowie Salon- oder Pullman-Wagen der CIWLT, deren Wagenpark vor Ausbruch der Weltwirtschaftskrise rund 2000 Fahrzeuge umfasste. Ihr Netz von internationalen Luxus-Express- und Schlafwagen-Zügen reichte von London über Wien und Konstantinopel nach Bagdad, Kairo und Luxor. Durch den Erwerb der Aktienmehrheit von Thomas Cook erweiterte sie 1928 ihre Verkaufsorganisation zu einem weltumspannenden Reisebüronetz.

Die äusserst empfindlichen Verluste während des Zweiten Weltkrieges, verbunden mit der anschliessenden Verlagerung des internationalen Verkehrs zu Auto und Flugzeug, haben es der internationalen Gesellschaft in den letzten Jahrzehnten nicht leichtgemacht, ihre seinerzeitige Bedeutung wiederzugewinnen. Doch ist ihre Weiterentwicklung – Diversifikation – aufgrund der veränderten Zeitumstände als durchaus folgerichtig zu betrachten. Ihre Dienstleistungen (Verpflegung und Unterkunft), die sie während Jahrzehnten einer wohlhabenden Bahnreisekundschaft angeboten hatte, mussten als Folge der Demokratisierung im Fremdenverkehr viel von ihrem früheren hohen Standard und ihrer Exklusivität verlieren. Rund

Orient-Express über Venedig–Belgrad nach Konstantinopel verlängert wird

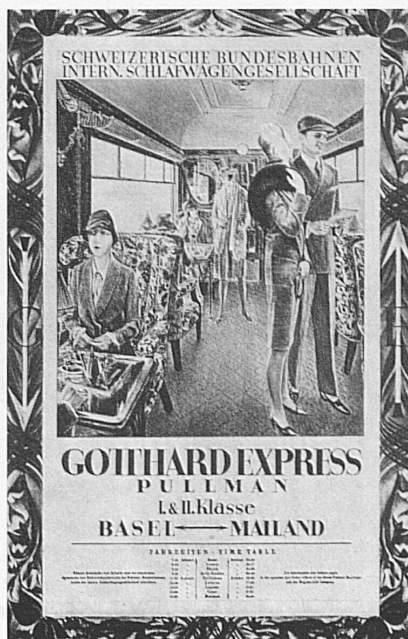
- 1909 Gotthard-Express – Berlin–Gotthard–Genua
- 1924 Suisse-Arlberg-Vienne-Express – Paris–Zürich–Wien
- 1927 Gotthard-Pullman-Express – Basel–Zürich–Mailand, Vorläufer des heutigen Trans-Europ-Express Gottardo
- 1928 Edelweiss – Amsterdam–Zürich/Luzern

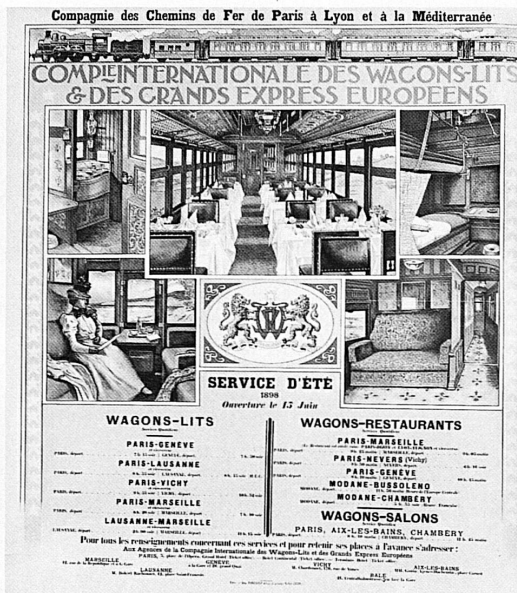
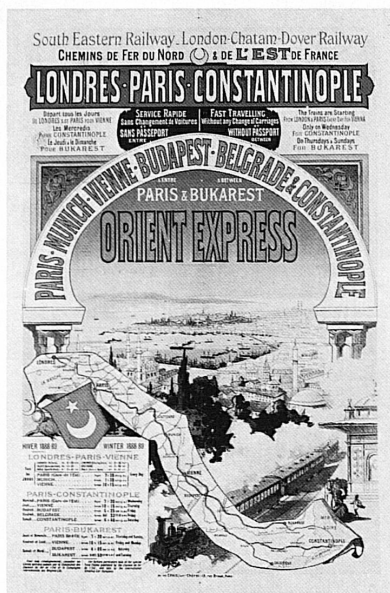
gewesen, von denen angenommen werden darf, dass sie zu fast 100% mit der Eisenbahn anreisen. Wagons-Lits hat in jener Zeit einen grossen Teil der ausländischen Touristen in die Schweiz befördert.

Von 1890 bis zum Zweiten Weltkrieg war das Verkehrsangebot der Wagons-Lits in der Schweiz auf die Verbindungen mit den Weltstädten Paris, London, Bruxelles, Amsterdam, Berlin ausgerichtet. Das traditionelle Einfallstor für alle diese Touristen, nämlich Basel, wird schon im Gründungsjahr der Gesellschaft 1876 mit einer Schlafwagenverbindung von Ostende bedient. Seit 1888 gibt es im Bahnhof Basel ein Büro der Wagons-Lits zum Empfang und zur Betreuung der Reisenden. Basel ist übrigens heute noch der Sitz der Schweizer Vertretung dieser internationalen Gesellschaft.

50% ihrer über 20000 Mitarbeiter beschäftigt Wagons-Lits aber nach wie vor im Dienst der europäischen Eisenbahnen als Managementgesellschaft zur Betreuung von Gästen in Schlafwagen, Liegewagen und Speisewagen. Die Verwertung ihrer Kenntnisse und Erfahrung als Grossrestaurateur in der Betriebsverpflegung oder in der öffentlichen Restauration sowie in der standortgebundenen Hotellerie ist eine natürliche Weiterentwicklung ihrer traditionellen Tätigkeit. Schliesslich ist die Umwandlung ihrer Verkaufsorganisation in ein weltweites Reisebüronetz mit umfassendem Angebot an Bahn-, Flug- und Schiffsreisen für Geschäfts- und Ferienreisende eine logische Ausweitung ihrer Geschäftstätigkeit.

F. Marty





Wagons-Lits-Plakate aus der Sammlung des Kunstgewerbemuseums Zürich

Contribution de la CIWLT au tourisme en Suisse

Au cours des cent ans de son histoire mouvementée, la Compagnie des Wagons-Lits est devenue une vaste entreprise de services, dont les multiples aspects sont souvent bien peu connus en Suisse. Une discrétion souvent intentionnelle, un nom qui ne laisse pas transparaître les récents développements et qui est fréquemment associé à celui de Thomas Cook, ne permettent pas au grand public de se faire une image claire et cohérente. Cependant la Compagnie a apporté une contribution tout à fait décisive au développement du tourisme, notamment en Suisse. C'est ce que l'importance des agences de voyages Wagons-Lits/Cook fait ressortir, comme par le passé, dans les régions suisses classiques du tourisme: lac Léman (Montreux), Valais, Oberland bernois (Interlaken), Lucerne, St-Moritz ou Lugano.

La plupart de ces agences sont mentionnées déjà dès la fin du siècle dernier dans les horaires de la ligne Jura-Simplon ou d'autres lignes régionales de Suisse. C'est l'époque où le tourisme suisse enregistrait ses premiers records, impressionnants même à l'échelle d'aujourd'hui. En 1894, par

la dénomination additionnelle: «et des grands express européens». La liste des express, qui furent successivement introduits en Suisse par la Compagnie des Wagons-Lits, révèle clairement le rôle assumé par cette Compagnie à l'égard du tourisme en Suisse déjà à cette époque.

Tous ces trains se composaient essentiellement de wagons-lits et de wagons-restaurants, ainsi que de wagons-salons ou de pullmans de la CIWLT, dont le parc comptait au début de la crise économique mondiale deux mille voitures. Le réseau des lignes parcourues par ces trains express de luxe, avec wagons-lits, s'étendait de Londres – par Vienne et Constantinople – jusqu'à Bagdad, Le Caire et Louxor. En acquérant en 1928 la majorité des actions de Thomas Cook, elle étendit son organisation de vente au monde entier.

Des pertes très lourdes pendant la Seconde Guerre mondiale, puis l'extension du trafic international routier et aérien, ont, au cours des dernières décennies, contrarié ses efforts en vue de reconquérir les anciennes positions. Mais son orientation actuelle, qui vise la diversification, doit être

- 1890 Suisse Express – Amsterdam/Ostende/Berlin-Bâle
- 1895 Oberland Express – Paris-Interlaken, un train qui, sous le nom de Léman Oberland Express, fut prolongé à partir de 1904 jusqu'à St-Maurice via Lausanne
- 1901 Engadine Express – Paris/Calais-Coire
- 1906 Simplon Express – Calais/Paris-Lausanne/Milan, une liaison qui, à partir de 1919, prolongée par Venise et Belgrade jusqu'à Constantinople, devint le Simplon Orient Express, en rempla-

cement du parcours traditionnel par l'Allemagne du Sud et Vienne

- 1909 Gothard Express – Berlin-Gothard-Gênes
- 1924 Suisse Arlberg Vienne Express – Paris-Zürich-Vienne
- 1927 Gothard Pullman Express – Bâle-Zürich-Milan, précurseur de l'actuel Trans-Europ-Express «Gottardo»
- 1928 «Edelweiss» – Amsterdam-Zürich/Lucerne

exemple, le nombre des nuitées d'hôtel s'élevait déjà à 12 millions. En 1905, ce furent 18,5 millions et même, en 1920, 22 millions, chiffre qui ne fut atteint de nouveau qu'après la Seconde Guerre mondiale. Plus de 80% des clients d'hôtel de Suisse étaient en 1910 des étrangers, dont on peut admettre que presque tous voyageaient alors par chemin de fer. Or c'est principalement la Compagnie des Wagons-Lits qui, à l'époque, les amenait en Suisse.

De 1890 à la Seconde Guerre mondiale, l'offre touristique des Wagons-Lits relative à la Suisse était concentrée sur la liaison avec les grandes métropoles: Paris, Londres, Bruxelles, Amsterdam, Berlin. Bâle, porte d'entrée traditionnelle de tous ces touristes, fut dotée d'une liaison directe avec Ostende par wagons-lits déjà en 1876, année où la Compagnie fut fondée. Dès 1888 les Wagons-Lits disposaient à la gare de Bâle d'un bureau qui accueillait les voyageurs et prenait soin d'eux. C'est d'ailleurs à Bâle que se trouve encore aujourd'hui le siège de la représentation en Suisse de cette Compagnie internationale.

Depuis le trajet inaugural de l'Orient-Express en 1883, la Compagnie porte

considérée comme judicieuse en regard des nouvelles conditions de notre époque. Ses services (restauration et hébergement), dont a bénéficié pendant plusieurs dizaines d'années une clientèle aisée de voyageurs par chemin de fer, ont dû, par suite de la démocratisation du tourisme, restreindre beaucoup leur qualité exclusive et du plus haut niveau.

La Compagnie continue à occuper environ 50% de ses collaborateurs, qui sont au total plus de 20000, au service des chemins de fer européens, en tant que compagnie organisatrice qui prend soin de la clientèle des wagons-lits, wagons-couchettes et wagons-restaurants. Mettre à profit ses connaissances et son expérience de restaurateur en gros dans les restaurants pour le personnel et pour le public, comme aussi dans sa propre hôtellerie: ce programme est le prolongement de son activité traditionnelle. La reconversion de son organisation de vente en un réseau mondial d'agences de voyages, disposant d'un large éventail d'offres de transport par train, avion ou bateau au profit de voyageurs de tout genre, est somme toute une manière rationnelle d'utiliser sa longue expérience des affaires.