La reprise du tourisme automobile

Autor(en): **Beerli, André**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1946)**

Heft 6

PDF erstellt am: **03.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-775564

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

La place Bellevue à Zurich, avec son intense trafic automobile, présente à nouveau son aspect coutumier d'avant-guerre. — Page d'avant: Le barrage «Seeuferegg» du lac du Grimsel. — Der Bellevueplatz in Zürich zeigt mit seinem starken Automobilverkehr wieder das vor dem Krieg gewohnte Bild. — Vorstehende Seite: Die Seeufereggmauer am Grimselsee.
Phot.: Swissair, PTT/Spreng.

LA REPRISE DU TOURISME AUTOMOBILE

Dans nos villes, la rue a retrouvé son rythme, et dans nos campagnes, le ronron des moteurs a rompu le grand silence qui régnait sur les routes, mettant fin à toute une vie insolite, aux longues siestes des chiens au milieu de la chaussée, aux ébats voluptueux des chats sur le macadam ensoleillé, aux explorations inquiétantes des bébés et aux jeux d'enfants, à l'affluence des poules que le renouveau de la traction chevaline consolait de la restriction des grains . . . Finies, les promenades familiales par troupeaux épars. Finie, aussi, l'anarchie du peuple innombrable des cyclistes: les automobilistes, hier encore minorité timide et méprisée, les automobilistes ont repris le pouvoir!

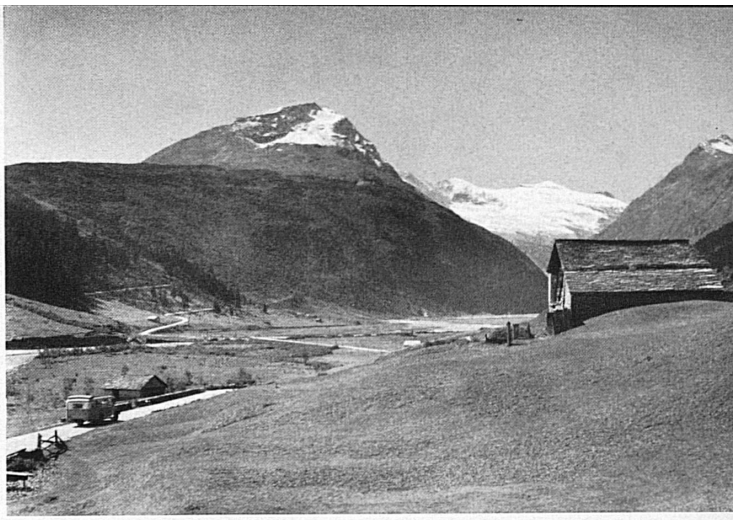
La révolution s'est faite en plusieurs étapes, à mesure que s'améliorait le ravitaillement de la Suisse en carburant. L'armistice avait réveillé l'impatience des automobilistes, mais jusqu'à la mi-novembre 1945, les rares véhicules qui avaient le droit de rouler durent encore être nourris au régime de guerre. Malgré l'arrivée de trains de wagons-citerne de plus en plus nombreux, la maigre ration mensuelle de dix litres pour les automobiles et de cinq litres pour les motocyclettes fut maintenue. Le 15 novembre enfin, la Suisse ayant pu assurer à son importation d'essence un rythme satisfaisant, l'interdiction de circuler fut levée, et le 1er janvier 1946, la Confédération fut en mesure d'offrir aux automobilistes pour leurs étrennes une première répartition générale de carburant. Les médecins et d'autres privilégiés virent leur ration doublée ou triplée. Le 1er mars, troisième phase de la révolution: le rationnement de l'essence était aboli; la vente des pneus devenait libre. Encore fallait-il en trouver! Pour commencer, l'armée suisse libéra certains stocks, après quoi l'on vit arriver des pneus américains en excellent état, provenant de l'armée d'Europe. Et l'on attend des arrivages de caoutchouc brut qui permettront aux fabriques suisses de produire des pneus plus résistants que pendant la guerre. L'essence elle aussi s'améliore. Le carburant importé est mélangé à celui que livrent l'usine de saccharification d'Ems, près de Coire, et l'usine valaisanne de paraldéhyde de la Lonza. Ces usines ne travaillent plus à la cadence de guerre, et seront sans doute réadaptées à d'autres fins d'ici quelques années. L'essence ainsi obtenue est bien supérieure au fameux «mélange Z» employé pendant la guerre, qui exigeait un réglage spécial du carburateur. Quant à son prix, il est déjà descendu de fr. 1.25 le litre à fr. 0.68. Les supercarburants, bien entendu, font encore défaut.

Voici donc nos automobilistes lâchés. Leur entrée en scène est impétueuse et ne se fait pas sans casse; il y a même passablement de sang versé. Pourtant la toujours prudente Confédération n'a pas ouvert la cage aux fauves sans les avoir préalablement dressés: Tous les conducteurs qui n'ont pas tenu le volant au moins deux mois pendant les deux dernières

années doivent repasser un examen, simplifié il est vrai, où l'on insiste surtout sur la connaissance du code de la route. Les clubs, de leur côté, ont fait un louable effort; c'est ainsi que le Touring-Club et l'Automobile-Club ont organisé des cours de contrôle dont le succès est incontestable. La section genevoise du T. C. S. a préparé près de 900 élèves au nouvel examen: le pourcentage des échecs ne dépasse pas 1 %! Il est d'ailleurs impossible d'empêcher la fièvre du volant. Ni les pannes, encore assez nombreuses, ni le coût de l'essence, ni sa qualité médiocre n'ont découragé la première euphorie des automobilistes. La hausse subite du prix des voitures est la conséquence évidente de cette ruée vers la route. La revanche de l'automobiliste est d'autant plus éclatante que le cycliste est encore rongé de lourds soucis de pneus.

En attendant la reprise du tourisme international, paralysé par les formalités douanières et les difficultés monétaires, les automobilistes de Suisse redécouvrent leur réseau national, miraculeusement épargné par les bombes et les grandes armées motorisées de cette guerre. Néanmoins le climat, très continental, avec ses grands écarts de température, a éprouvé les routes qui n'étaient pas neuves en 1939, et les matériaux nécessaires à leur réparation ont fait défaut. Un programme de grands travaux routiers a été élaboré, dont le but n'est pas seulement de lutter contre une crise de chômage éventuelle: classer toutes les routes d'après leur débit moyen, puis les adapter systématiquement aux nécessités du trafic moderne, au lieu d'entreprendre des améliorations partielles qui ne font que gêner constamment la circulation; perfectionner et compléter les routes de grand tourisme, telles que la route préalpine Genève—Vevey—Thoune—Lac des Quatre Cantons—Glaris—St-Gall; créer de toutes pièces des routes nouvelles dont l'absence se fait sentir (le long du lac de Wallenstadt, pour éviter le Kerenzerberg, dans l'Oberland bernois, pour relier entre elles les routes des différentes vallées qui finissent en cul-de-sac, relier par un nouveau col l'Oberland et le Valais, Glaris et les Grisons, etc.), voilà les traits essentiels de la thèse du Touring-Club Suisse, qui a pris l'initiative de ce plan de grande envergure dont la première réalisation sensationnelle sera l'achèvement de la route du Susten.

André Beerli.



De haut en bas: Sur la route du San Bernardino, près de Hinterrhein: vue sur le Marscholhorn et le massif où le Rhin postérieur prend sa source. — Bifurcation de routes entre Mellingen et Lenzbourg (Argovie). — Près de Saint-Brais dans les Franches-Montagnes (Jura bernois). — A gauche: Chargement d'autos au Gothard. — Von oben nach unten: An der Bernhardinstraße bei Hinterrhein; Blick zum Marscholhorn und Rheinquellhorn. — Straßengabelung zwischen Mellingen und Lenzburg (Aargau). — Bei Saint-Brais in den Freibergen (Berner Jura). — Links: Autoverlad am Gotthard.

Phot.: PTT/Schneider, Binia Bill, Enard, Gemmerli.