Le développement des automobiles postales en Suisse

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1949)**

Heft 7

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-777747

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.

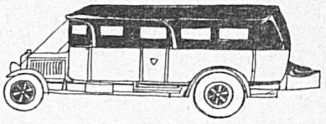
Haftungsausschluss

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

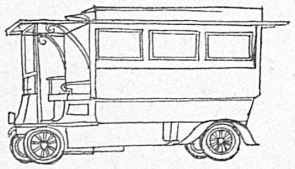
Le développement des automobiles postales en Suisse



1926

L'arrière-pays des deux stations de villégiature Locarno et Lugano est desservi par un réseau multiple de routes parcourues pour la plupart par les autocars postaux suisses. Vue sur le lac Majeur supérieur avec Ascona (au milieu, à gauche) et les deux îles de Brissago. — Links: Das Hinterland der beiden tessinischen Ferienstädte Locarno und Lugano wird durch ein mannigfaltiges Netz von Straßen erschlossen, die großenteils von den schweizerischen Postautocars befahren werden. Blick auf den oberen Lago Maggiore mit Ascona (Bildmitte links) und den beiden Inseln von Brissago. — A sinistra: I dintorni dei due centri di soggiorno ticinesi Locarno e Lugano sono solcati da una fitta rete di strade percorse dalle autopostali svizzere. Colpo d'occhio sul bacino superiore del Lago Maggiore, con Ascona (nel centro a sinistra) e le due isole di Brissago.

Photo: Pilet.

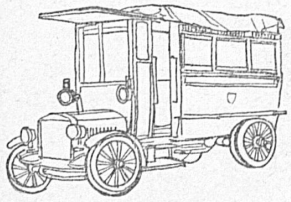


1903

Il y a à peine un demi-siècle que les diligences ont été remplacées par des automobiles postales. Depuis lors, ces dernières ont pris un essor prodigieux, surtout à partir de 1903 — année au cours de laquelle fut créé le premier service automobile, d'abord pour le seul transport de colis postaux, entre Porrentruy et Damvant — et jusqu'au lendemain de la première guerre mondiale. Pendant cette période, l'automobile postale, en tant que moyen de transport pour les voyageurs, gagna la sympathie et la confiance de tout le monde; de plus, il fut possible, grâce à de constantes innovations et améliorations, d'éliminer les principales difficultés techniques. Les camions de l'armée acquis par les P. T. T. à l'issue de la première guerre mondiale permirent notamment de faire de nombreux essais sur les routes alpestres et de recueillir ainsi de précieuses expériences. Les études techniques portèrent non seulement sur les moteurs et les freins, mais aussi sur les possibilités d'assurer une conduite suffisamment stable dans les virages en épingle à cheveux. C'est ainsi qu'on fut à même, en été 1921, après une course d'essai concluante, d'ouvrir des services réguliers, du moins pendant la saison, sur les routes du Grimsel, de la Furka et de l'Oberalp, ainsi que sur celle du St-Bernardin (Splügen—Mesocco). Si ces cols ont pu être sillonnés régulièrement par des cars alpins, on le doit avant tout aux constructeurs suisses de camions, dont les recherches infatigables, de même que les essais souvent fort longs et coûteux, ont permis de mener cette entreprise à chef.

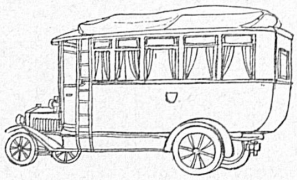
A gauche: A Orsières, au pied du Grand-St-Bernard, un car des Postes fédérales accueille les voyageurs venant du train et les conduit sûrement et avec le maximum de confort par la route pittoresque jusqu'au col. — Links: In Orsières, am Fuße des Großen St. Bernhards, übernimmt die Eidg. Post die Reisenden von der Bahn und führt sie sicher und bequem die malerische Paßstraße empor. — A Orsières, ai piedi del Gran San Bernardo, i viaggiatori si affidano all'autopostale che li porterà comodamente attraverso il valico pittoresco.

Photo: Würsten.



1906

Au cours des années qui suivirent, on développa le réseau des lignes, chose qui fut terminée pour l'essentiel en 1927; on procéda en outre à de nombreuses améliorations techniques, parallèlement aux énormes progrès réalisés dans la construction des



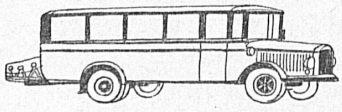
1919

automobiles. C'est en 1921 qu'eurent lieu les premiers essais avec des véhicules munis de pneus. Les résultats furent jugés très satisfaisants. On sait en effet que les pneus permettent d'atténuer les secousses provoquées par les aspérités de la route et, partant, de simplifier considérablement la construction des châssis. Grâce à une coordination rationnelle de divers détails techniques, la puissance des moteurs put être portée à 50, 60 et 70 CV. Il en résulta une augmentation de la vitesse, d'où la nécessité, pour accroître la sécurité des voyageurs, de perfectionner les freins. Comme la force musculaire du chauffeur ne suffisait plus pour assurer le freinage de véhicules devenus fort lourds, on recourut d'abord au servofrein à vide, et ensuite au frein à air comprimé. Afin de mieux adapter au terrain la puissance du moteur, on adjoignit à ce dernier une boîte de vitesses supplémentaire permettant de réduire ou d'accroître d'un tiers chaque démultiplication. De leur côté, les carrosseries furent améliorées et prirent un aspect de plus en plus moderne. Au début, la carcasse en bois des cars alpins fut recouverte de tôles de fer; par la suite, toutefois, on en vint à construire des carrosseries plus légères, entièrement métalliques. Très tôt, on s'occupa du confort des voyageurs; on installa alors des sièges en cuir rembourré. De même, les divers systèmes de toiture furent bientôt actionnés au moyen d'une manivelle ou d'un moteur électrique (1929). Puis les voitures furent munies non seulement de l'éclairage électrique, mais encore d'installations de chauffage et de ventilation. Pour les gros cars de 50 places et davantage, on construisit des moteurs à six cylindres d'une puissance de 90 et de 100 CV.

Afin de réduire les frais d'exploitation, on adopta ensuite le moteur Diesel. On put ainsi mettre au point différents modèles, dont les plus puissants, de huit cylindres, ont une force de 145 CV. Mais les constructeurs de moteurs Diesel pour la traction de véhicules n'ont pas encore dit leur dernier mot. Ils espèrent obtenir, surtout en améliorant le remplissage des moteurs grâce à la turbine à gaz d'échappement, des rendements encore supérieurs et, du même coup, une rationalité accrue.

Pendant les années de crise, après 1931, on enregistra un fort recul du nombre des voyageurs empruntant les automobiles postales. Malgré cela, on continua à apporter aux véhicules toutes sortes d'améliorations en vue d'en accroître le confort. On construisit (en 1943 et en 1945) des voitures avec remorque capables de transporter cent personnes. Grâce à une carrosserie surbaissée et à des portes pliantes, actionnées par un dispositif électro-pneumatique, les voyageurs purent monter et descendre plus aisément. Les voitures furent en outre pourvues de fauteuils rembourrés et recouverts de peluche, comme aussi de grandes fenêtres munies de glaces de sécurité. A la suite de ces perfectionnements, voyager en car postal, même pendant des heures, devint un rare plaisir.

Durant la seconde guerre mondiale, le développement des automobiles postales subit, du moins en apparence, un temps d'arrêt, les voitures ayant dû être adaptées à



1930

l'emploi de carburants et de lubrifiants de remplacement. L'exploitation de plusieurs lignes dut être suspendue, tandis qu'elle ne put être maintenue, sur d'autres, que moyennant un horaire réduit et une augmentation de la durée des trajets. L'emploi de carburants de remplacement — de gaz de bois surtout — et de bandages pleins (comme à l'époque des débuts de l'automobile postale) occasionna une usure rapide des moteurs et des carrosseries. Après la levée des restrictions, les ateliers de réparation durent travailler à plein rendement pour retransformer et reviser le parc automobile des P. T. T., comprenant plusieurs centaines de voitures; en effet, outre les voitures transformées en vue de l'utilisation de carburants de remplacement, de nombreuses automobiles postales avaient été immobilisées ou mises à la disposition de l'armée. -ng.