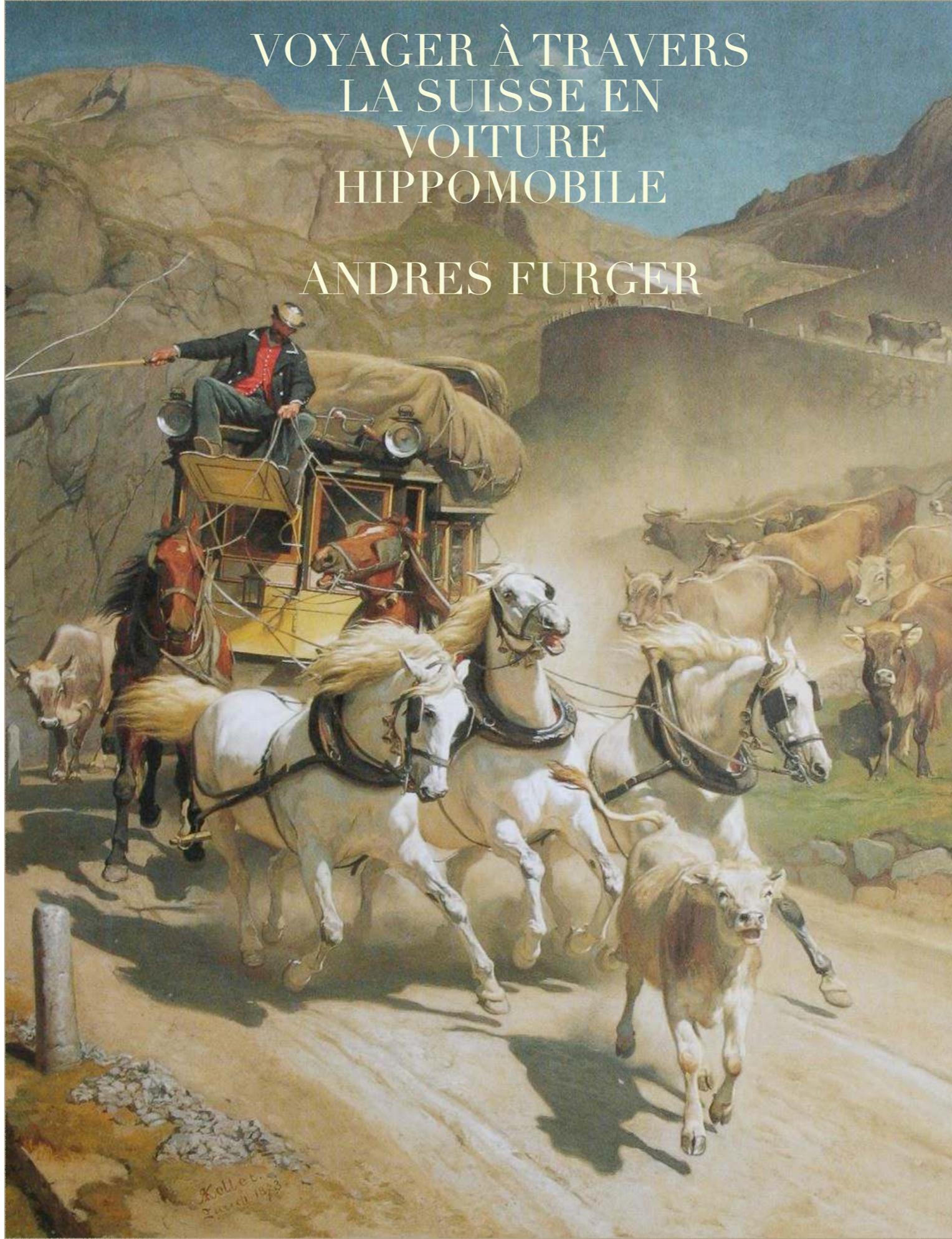


VOYAGER À TRAVERS
LA SUISSE EN
VOITURE
HIPPOMOBILE

ANDRES FURGER



Andres Furger

Voyager à travers la Suisse en voiture hippomobile





Tout droits réservés par
Andres Furger
9 rue verte,
F-68480 Oltingue

andresfurger@gmail.com

www.andresfurger.ch

Oltingue 2014

A. LA TOPOGRAPHIE DE LA SUISSE

La Suisse présente trois grands ensembles topographiques (fig.1) : le massif du Jura au nord, le Plateau au centre et les Alpes au sud. Cette topographie a déterminé les moyens de déplacement par le passé. C'était avant tout des mulets et des voitures légères. Jusqu'il y a 150 ans, la Suisse était un pays agricole plutôt pauvre qui s'est industrialisé très rapidement et, par conséquent, est devenu plus riche. Aujourd'hui, le secteur tertiaire joue un rôle prépondérant dans l'économie. Le tourisme et le trafic de transit ont été significatifs pour la Suisse tout au long de son histoire.

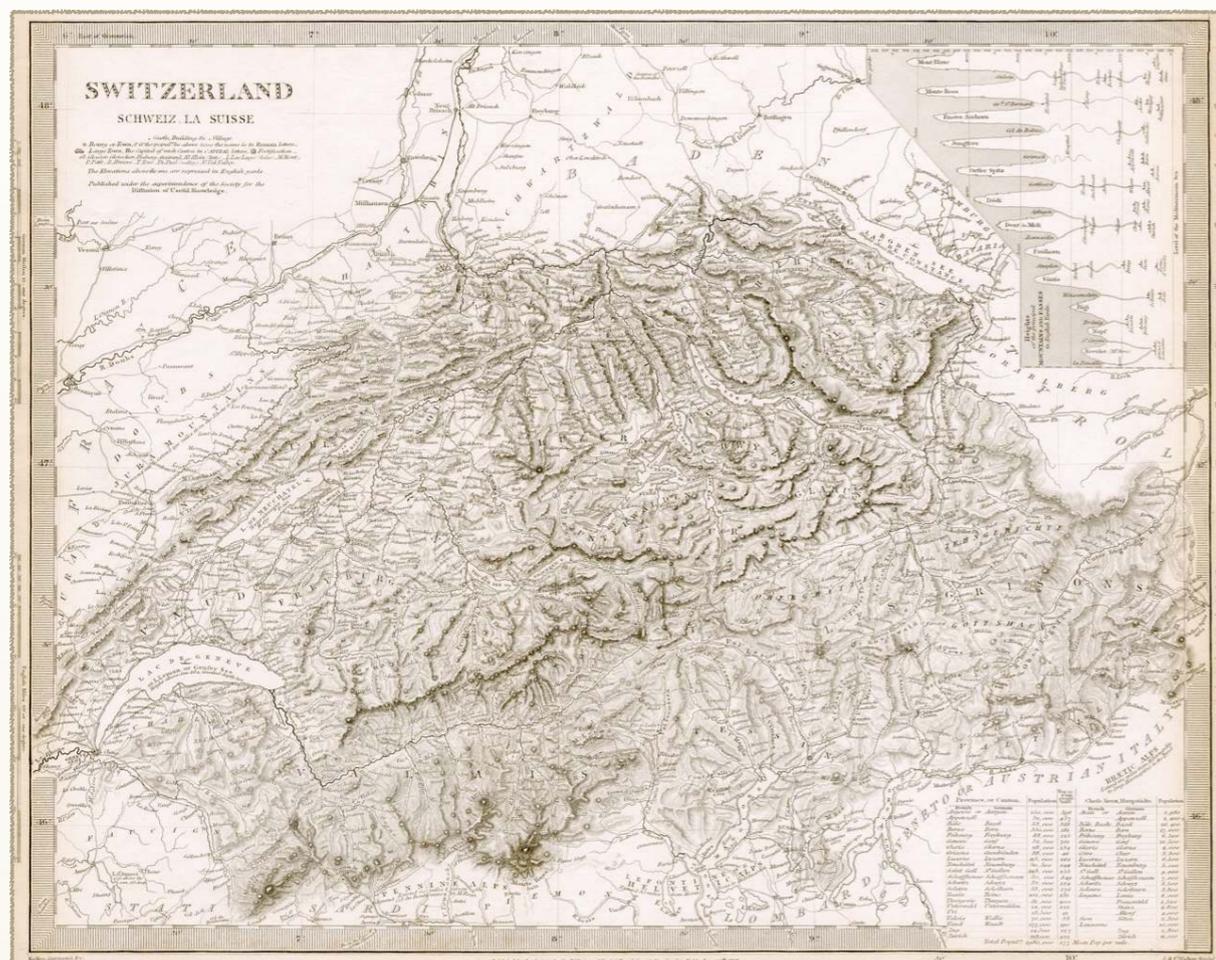


Fig. 1

Carte topographique de la Suisse de 1838.

L'image en témoigne (fig. 2) : elle représente une route vers 1900 qui mène à un col à l'horizon (l'Umbrail) et une voiture hippomobile légère devant un magnifique paysage de montagne.

En tant qu'historien culturel, j'attache une grande importance à ce qu'un contexte soit illustré dans le cadre de toute son histoire, et cela vaut également pour le thème « Voyager à travers la Suisse en voiture hippomobile ». Je commence par l'époque des Celtes, mon principal domaine de recherche comme archéologue sur le terrain.



Fig. 2

Le col d' Umbrail circa 1900 avec une chaise.
Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege

B. L'ANTIQUITE

Les Celtes étaient d'excellents artisans, particulièrement pour la construction de voitures. L'introduction de la roue à rayons en Europe date de leur époque. Les Celtes savaient fabriquer la jante en une seule pièce, lui donnant sa forme ronde en l'exposant à la vapeur. Sur la base de découvertes archéologiques, j'ai reconstruit en 1987 un char de combat (essedum) pour le Musée national suisse. (fig. 3).



Fig. 3

Char de combat celtique, reconstitution de l'auteur.

Musée national Suisse



Fig. 4

Test du char de combat en 1987.

Chez les Celtes - contrairement aux Egyptiens et aux Grecs - le conducteur était assis, alors que le guerrier était debout derrière lui sur la plateforme du char. Cette dernière était déjà pourvue d'une suspension flottante, comme j'ai pu le démontrer par ma reconstruction et tester avec mon ami Daniel Würigler, longtemps un des meilleurs conducteurs du monde de voitures attelées à quatre chevaux. (fig. 5).

Le test a brillamment réussi, sauf que j'ai voulu imiter ce que Jules César avait décrit : à savoir, monter rapidement en pleine course sur le timon, comme le guerrier, puis sur le dos du cheval, afin de jeter la lance depuis très haut. Les chevaux ont supporté cet exercice en étant arrêtés, mais pas en pleine course ; ils ont accéléré brusquement, j'ai été jeté en arrière entre les jambes des chevaux et les roues. Un roulé-boulé à gauche m'a sauvé la vie.



Fig. 5

Test du char de combat celtique en 1987.

C. LE MOYEN AGE ET LE DEBUT DE L'EPOQUE MODERNE

Comme on le sait, les Romains ont créé le premier réseau routier systématique en Europe. Après l'an 500, ce réseau s'est désintégré de plus en plus. Bien que les voitures de voyage existaient toujours, elles ne faisaient pas l'objet de progrès techniques notables. Comme à l'époque des Celtes, la suspension longitudinale des caisses était souvent flottante. Ceci est démontré par cette image parue dans une chronique suisse de 1474.



Fig. 6

Voiture de voyage médiévale à Baden (Argovie).

Chronique de Diepold Schilling de 1474, Volume 3, p. 268.

Burgerbibliothek Bern

La voiture de l'épouse de l'Empereur autrichien Sigismund, la duchesse Eleonore, en route pour la ville balnéaire de Baden, est tirée par au moins quatre chevaux qui sont dirigés par le cocher à cheval. Cette voiture à quatre grandes roues est équipée d'une caisse en forme de tonneau, décorée d'armoiries et suspendue au moyen de chaînes à des supports en bois placés haut. Le cocher est donc assis sur la selle, les chevaux sont équipés de colliers, probablement l'innovation la plus importante au Moyen Age en matière d'attelage de chevaux.

A cette époque, très peu de personnes avaient le privilège d'utiliser des voitures, avant tout les dames de la noblesse. Normalement, on voyageait à pied ou assis sur une selle. C'est illustré par un dessin à la plume de 1640 au Musée d'Histoire de Berne. Un bailli et sa femme sont assis sur un cheval lourd, lui à califourchon, elle en amazone (fig. 7).



Fig. 7

Dessin de 1640 d'un bailli et sa femme sur un cheval lourd.

Musée historique de Berne

Déjà au Moyen Age, la Suisse avait ses propres élevages de chevaux qui étaient avant tout entretenus par des monastères. Le monastère d'Einsiedeln avait un haras remarquable. Ses chevaux sont déjà mentionnés en 1064, et l'élevage existe toujours. Par conséquent, Einsiedeln est le haras continuellement occupé le plus ancien du monde! Je vous montre ici une image du complexe en style baroque, les bâtiments du haras se trouvent tout à gauche avec une cour à l'intérieur (fig. 8).

Les chevaux d'Einsiedeln étaient souvent vendus en Italie où on les appelait «Cavalli della Madonna», d'après la Madone noire qui se trouve dans ce monastère. Ils conviennent aussi bien à l'équitation qu'à l'attelage.



Fig. 8

Le monastère d'Einsiedeln avec les bâtiment du haras à gauche.

Dans les régions isolées les formes archaïques survivent bien plus longtemps que dans les régions plus peuplées en plaine. C'est particulièrement le cas pour les vallées alpines suisses. On y trouve aujourd'hui encore des anciens biens culturels dont l'apparence rappelle l'époque d'avant l'ère chrétienne. Par exemple une voiture à quatre roues dans le canton des Grisons (fig.9), qui a probablement été construite au 19ème siècle seulement.

Le char ne dispose pas encore de roues à rayons, mais de roues à contre-fiches. Cette voiture présente une deuxième particularité: les parties en bois sont assemblées d'une manière tellement ingénieuse que pas le moindre petit élément en fer a dû être utilisé, ni dans les roues, ni dans la partie avant qui est maniable.



Fig. 9

Char archaïque en provenance du canton des Grison.

Musée national Suisse

A l'époque de la Renaissance au 16ème siècle et sous l'influence italienne, les rapports à l'égard du cheval en tant que bête de trait – ayant leur origine dans l'Antiquité (textes de Xénon) – se sont améliorés progressivement. Des progrès ont également été faits en matière de construction de voitures; dès lors, les dirigeants utilisaient plus fréquemment des carrosses. En Suisse, pays démocratique qui n'a jamais connu de régime monarchique ni de noblesse au sens propre, aucune voiture de l'époque moderne n'a été conservée.

Au 16ème siècle, le climat s'est sensiblement refroidi en Europe, on parle même d'une «petite période glaciaire». Par conséquent, les voitures ont dû être remplacées plus souvent par des traîneaux, car les régions alpines étaient parfois recouvertes de neige pendant six mois et de nombreux lacs et rivières étaient gelés. Entre le 17ème et le 19ème siècle, une véritable culture du traîneau s'est développée en Suisse.

L'image à droite représente un traîneau de type simple (en provenance du monastère de Fischingen) avec deux banquettes l'une derrière l'autre, tel qu'il a été utilisé dans toute l'Europe, également pour les voyages. Sa décoration date de l'époque vers 1750 et a pour thème les plaisirs de l'hiver. La petite reproduction insérée montre que les traîneaux étaient dirigés depuis la benne arrière. Ils étaient en général attelés à un seul cheval, car avant le 18ème siècle les traces pour les traîneaux étaient très étroites, à peine 60 cm de large.



Fig. 10 (à droite)

Traîneau du monastère de Fischingen avec décoration peinte vers 1750.

Musée national Suisse

D. LE 18ÈME SIECLE

Egalement au 18ème siècle, les hivers étaient parfois rudes, ce qui avait aussi des avantages. Sur le sol gelé, certains passages étaient plus praticables qu'en été, et les couches de neige facilitaient la traversée des torrents et des rivières dans les Alpes. C'est la raison pour laquelle l'hiver était la saison des voyages; on partait quand il commençait à faire froid. C'est ce que fit également le célèbre écrivain Johann Wolfgang von Goethe dans sa jeunesse. Comme la plupart des jeunes gens, il voyageait à pied. C'est ainsi qu'il décrivait son voyage le long des sentiers muletiers par le col du St Gothard vers le sud: «Le son des clochettes d'un long convoi de mulets a animé toute la région. C'est un son qui redonne vie à tous les souvenirs de la montagne... Nous y trouvions également quelques valets qui avaient pour tâche de couvrir le sol gelé de terre, afin de faciliter le passage.... ».



Fig. 11

Gorges de Schöllenen après un dessin de R. Schellenberg avec une colonne de mulets

Zentralbibliothek Zürich

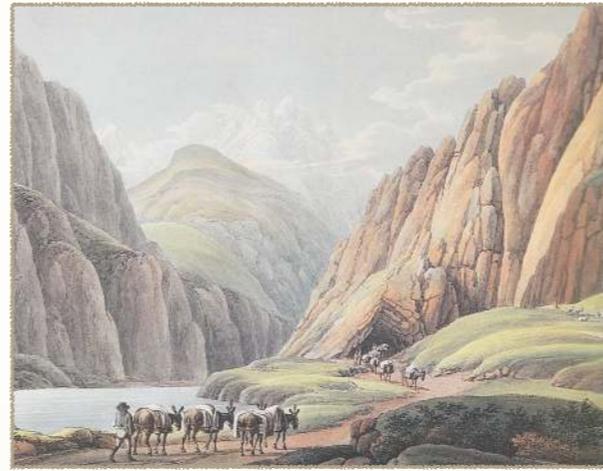


Fig. 12

Le tunnel „Urnerloch“ après un dessin du 18ème avec le sentier de mulets.

Zentralbibliothek Zürich

Figure 11 montre une image des gorges des Schöllenen au-dessus de la Reuss, à l'époque où Goethe les traversait à pied. Derrière le mulet chargé et son guide on voit cinq croix en bois et une stèle commémorative au bord du chemin. Ces tombes témoignent à quel point ce passage était dangereux. Plus d'une fois, des passants ont trouvé la mort par des chutes de pierres ou des avalanches. Après des éboulements de terrain répétés, qui avaient une fois de plus détruit le chemin à la fin des gorges des Schöllenen, le premier tunnel, dit « Urnerloch » (trou d'Uri), a été percé dans le rocher en dessous d'Andermatt, un exploit de pionniers réalisé par les ingénieurs de l'époque (fig. 12).

Au cours du 18ème siècle, le paysage alpin de la Suisse, aussi pittoresque que dangereux, a été découvert par les étrangers comme une curiosité. C'étaient avant tout des Anglais à l'esprit aventureux qui commencèrent à explorer les Alpes dans le cadre du «Grand Tour». Ils arrivaient souvent au moyen de leur propre voiture qu'ils devaient abandonner peu après. Car jusqu'à l'époque vers 1800 il n'existait aucune route pour voitures à travers les Alpes! Un voyage en montagne ne pouvait se faire que sur le dos d'un mulet ou à pied. Pour les dames, en revanche, il y avait un service particulier. Les autochtones se faisaient bien de l'argent en portant les ladies curieuses à travers les montagnes dans des chaises à porteurs similaires à celles utilisées en ville.

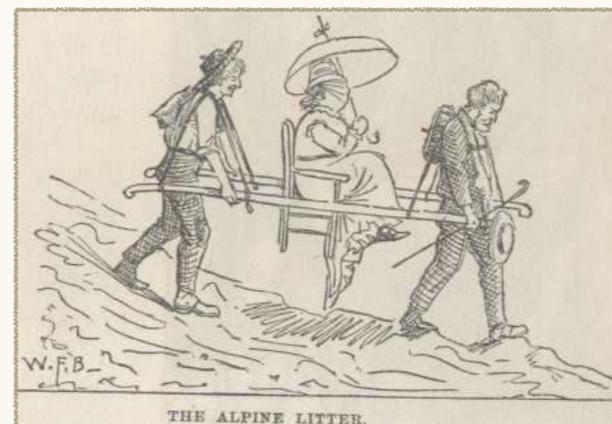


Fig. 13

Chaise à porteurs.

Illustration dans „A Tramp abroad“ de Mark Twain 1880

Le progrès technique général vers 1800 avait également ses retombées en Suisse. Les citoyens suisses fortunés s'offraient des voitures selon la dernière mode anglaise, dont M. Isaac Pictet, ultérieurement maire de Genève. En 1789, il commanda à Londres le modèle le plus récent d'une berline pour ses voyages. Elle est restée dans la même famille et la même maison presque jusqu'à ce jour. C'est la raison pour laquelle elle se trouve dans un excellent état. (fig. 14). Même les quatre bricoles ont été conservées telles qu'elles sont représentées sur l'aquarelle que Pictet avait fait faire de son équipage.

Au cours du 18ème siècle, de plus en plus de touristes anglais arrivèrent en Suisse au moyen de telles voitures de voyage. Aux relais de poste à chevaux – dans le cadre du trafic des diligences (posting) - on louait des chevaux frais, ainsi que des postillons qui connaissaient la région. A l'époque vers 1800, d'énormes progrès ont été réalisés en matière de construction routière dans toute l'Europe. Pour la première fois depuis l'époque romaine, les principales destinations étaient accessibles par des routes confortables. Seulement, en Suisse, cette merveille se terminait au pied des montagnes. C'était d'autant plus fâcheux que de nombreux voyageurs n'avaient pour destination non seulement les paysages pittoresques des Alpes, mais le sud et le soleil, dont en particulier Nice.



Fig. 14

Berline anglaise de 1789 du maire de Genève.

A gauche: Dessin de la berline avec quatre chevaux et cocher.

Musée national Suisse

E. LE 19ÈME SIECLE

Face à l'inexistence de routes à travers les Alpes, des esprits inventifs ont créé des voitures de voyage qui pouvaient être démontées au pied de la montagne, transportées en pièces détachées sur le dos des mulets ou par des porteurs à travers les Alpes, pour être assemblées à nouveau de l'autre côté des cols. Selon « L'itinéraire classique de l'Italie » de 1824, cette façon de voyager, dite la « méthode du Mont Cenis », était pratiquée fréquemment par les Anglais. Entre 1749 et 1763, le célèbre Vénitien Casanova a traversé plusieurs fois le Grand-Saint-Bernard et le Mont Cenis avec sa voiture démontée et transportée par quatre mulets.

Pour autant que je sache, une seule voiture démontable a été conservée en Europe (fig. 15). Il s'agit d'une chaise construite à la façon nord-italienne dans la collection de Carlo Gnechchi Ruscone en région de Milan. A l'intérieur de la voiture non suspendue à ressort, deux personnes pouvaient voyager confortablement; à l'arrière restait de l'espace pour les bagages et, le cas échéant, pour un valet accompagnant. La voiture composée de 14 éléments pouvait être démontée en deux temps trois mouvements. Un seul cheval était attelé à ce type de chaises ou de cabriolets datant de la fin du 18ème siècle. La plupart du temps, un cheval supplémentaire, monté par le postillon, était attelé, comme c'était le cas pour la chaise du service postal en France qui est mieux connue.



Fig. 15

Chaise de voyage démontable

Collection Carlo Gnechchi Ruscone, Inzago

Après 1800, les Alpes sont enfin devenues accessibles par des routes. Ceci non pas en raison du tourisme, mais pour des motifs stratégiques, plus précisément pour le transport de pièces d'artillerie et autre matériel militaire. Le Mont Cenis était accessible en premier par une route sous l'Empereur Napoléon 1er en 1803. C'était le signal de départ pour d'autres connexions routières à travers les Alpes qui suivirent rapidement. En 1805 déjà, la route militaire du col du Simplon, entre la vallée du Rhône en Suisse et le Lac Majeur en Italie, fut ouverte.



Fig. 16

Carte de 1881 avec les cols les plus importants à travers les Alpes en Suisse.

Figure 15 présente les cols les plus importants à l'est de la Suisse. On reconnaît les routes des cols suivants de l'ouest à l'est: Simplon, Gothard, Lukmanier, San Bernardino, Splügen, Maloja, Julier, Albul, Flüela, Bernina et Fuorn. Sur ces routes, on ne rencontrait dès lors pas seulement des voitures privées, mais également des diligences postales. Ces voitures lourdes tirées par cinq chevaux traversaient régulièrement les cols. Leurs itinéraires sont marqués en rouge sur la carte qui date de 1881. A cette époque, les premières lignes de chemin de fer commencèrent à remplacer certains itinéraires des diligences postales; les accès aux grandes villes, telles que Berne ou Lucerne au bord du Lac des Quatre-Cantons, mais égale-

ment dans les vallées, telles que la vallée du Rhône et le Tessin. Pourtant, pendant plus de 20 ans encore on traversait les cols au moyen de voitures hippomobiles. Le voyage en diligence postale coûtait cher, 10 à 15 centimes par kilomètre de route (en 1873), et c'est la raison pour laquelle nombre de voyageurs continuaient à traverser les Alpes à pied. Néanmoins, le nombre des passagers était en constante augmentation. En 1870, on comptait plus de 10'000 passagers par an pour la plupart des cols (Julier, Albula, Flüela et Furka).

Pourquoi les Alpes sont-elles devenues accessibles si tard pour le trafic routier ? Ce n'était pas seulement pour des raisons techniques. D'une part, il manquait le capital pour la construction onéreuse des routes et d'autre part, les habitants des vallées alpines s'opposaient à la transformation des sentiers muletiers en routes. Ils vivaient de tout temps du passage traditionnel par les cols, et les transports laborieux par les sentiers muletiers constituaient pour eux une source de revenus d'appoint importante. Dès que les premiers cols furent ouverts au trafic routier, ils étaient obligés de s'adapter au progrès pour éviter que la clientèle choisisse d'autres itinéraires. En 1830 commença la construction de la route du col du Gothard et de ses nombreux ponts. La construction de la route depuis Amsteg dans la vallée de la Reuss jusqu'au Tessin a pris 10 ans.

Tout comme pour les autres cols, on s'efforça de maintenir la route du col du Gothard ouverte tout l'hiver. C'est la raison pour laquelle des galeries de protection contre les avalanches ont été construites aux endroits les plus dangereux. L'image (fig. 17) montre une telle galerie le long de la route du Simplon. Il existait également des abris de construction solide où l'on pouvait se réfugier en cas d'intempéries dangereuses.



Fig. 17

Col de Simplon avec route d'été et galerie parallèle pour l'hiver (carte postale).

Lorsqu'il neigeait, les voitures n'étaient plus manœuvrables, elles devenaient trop lourdes et le lubrifiant qui gelait bloquait les roues. Il fallait donc continuer le voyage en traîneau. La mise à disposition de traîneaux pour tous les passagers était un travail de logistique considérable pour la Poste.

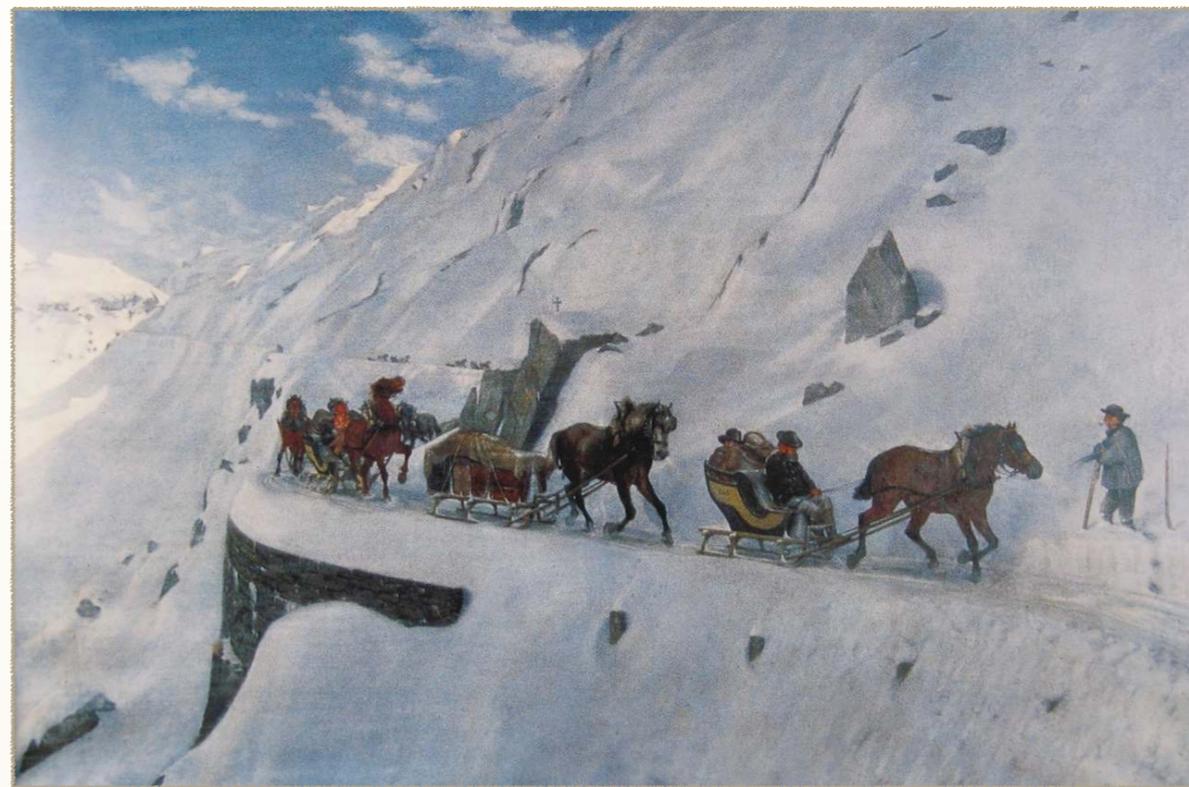


Fig. 18

Traîneaux en descendant le col du Saint Gothard.

Tableau de 1876 dans le musée de la communication à Berne

Contrairement aux diligences postales, les traîneaux étaient minuscules et ne pouvaient transporter que deux personnes à la fois. Ainsi se formaient de longs convois de traîneaux transportant du matériel et des personnes, accompagnés souvent par un postillon à l'avant et un à l'arrière (fig. 17). Les passagers au milieu du convoi étaient laissés seuls avec leur cheval de trait ! Toutefois, les chevaux étaient habitués à marcher l'un derrière l'autre, et les traîneaux glissaient sur des traces préparées. Comme le montre cette image, il fallait tout de même faire preuve d'un certain courage pour entreprendre un tel voyage. Cela signifiait se trouver enfermé, une espèce de couvercle lourd au-dessus de la tête, et être entièrement livré à l'habileté et à l'expérience de l'homme et de l'animal.

Lors du passage d'un col en hiver on n'était jamais à l'abri d'avalanches. L'image (fig. 19) témoigne de ce danger permanent. Les autochtones étaient constamment exposés à la force de la nature. Pour eux, la préparation des traces pour les traîneaux, suite à des chutes de neige ou des avalanches, restait une source de revenus importante.



Fig. 19

Les danger de l'hiver et le travail des autochtones suite à des chutes de neiges.

Illustration fin 19ème

Les voyages en montagne étaient une aventure non seulement en hiver, mais également pendant les belles saisons. Les cochers de la région étaient des bosseurs, mais aussi des gaillards rudes et ils montraient peu d'égard aux craintes de leurs clients (fig. 19). Jusqu'à aujourd'hui, les habitants des montagnes manifestent un sentiment de supériorité particulier à l'égard des habitants de la plaine et des touristes parmi eux même des Américains qui voyageaient à travers la Suisse.

Dans son ouvrage "A tramp abroad", chapitre XXXI, qui date de 1880, Mark Twain reporta: "We had four very handsome horses, and the driver was very proud of his turnout. He would bowl along on a reasonable trot, on the highway, but when he entered a village he did it on a furious run, and accompanied it with a frenzy of ceaseless whipcrackings that sounded like volleys of musketry".

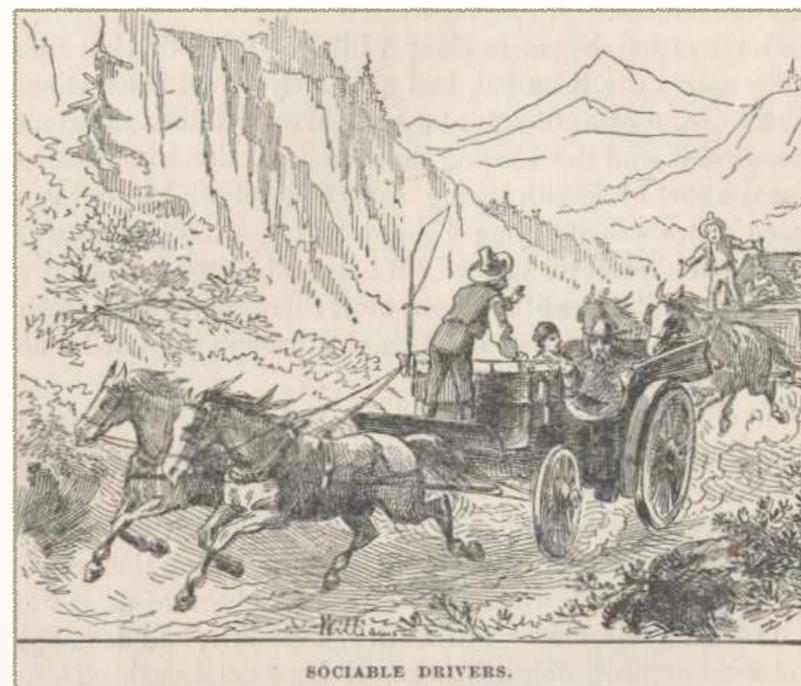


Fig. 20

Illustration dans le livre „A tramp abroad“ de Mark Twain de 1880.

Plus tard, au chapitre XXXIII dans le même "A tramp abroad", il décrivait un voyage près de Frutigen: «The road was smooth; it led up and over and down a continual succession of hills; but it was narrow, the horses were used to it, and could not well get out of it anyhow; so why shouldn't the drivers entertain themselves and us? The noses of our horses projected sociably into the rear of the forward carriage, and as we toiled up the long hills our driver stood up and talked to his friend, and his friend stood up and talked back to him, with his rear to the scenery. When the top was reached and we went flying down the other side, there was no change in the program. I carry in my memory yet the picture of that forward driver, on his knees on his high seat, resting his elbows on its back, and beaming down on his passengers, with happy eye, and flying hair, and jolly red face, and offering his card to the old German gentleman while he praised his hack and horses, and both teams were whizzing down a long hill with nobody in a position to tell whether we were bound to destruction or an undeserved safety.»

Le long des nouvelles routes une importante infrastructure fut réalisée pour les voyageurs, avant tout des auberges et des hôtels. Dès 1860, les Alpes suisses connurent un boom hôtelier qui a trouvé son apogée dans la Belle Epoque. Les hôtes vivaient en quelque sorte temporairement dans un château. Chaque hôtel avait ses propres voitures hippomobiles avec lesquelles on allait chercher les clients à la gare, généralement des omnibus spacieux et de grands traîneaux en hiver (fig. 21). L'image montre la gare de Göschenen après l'ouverture du tunnel du Gothard en 1882 avec les voitures des hôtels d'Andermatt et de Hospenthal situés à une altitude plus élevée. La construction des omnibus ne différait que peu des modèles utilisés en ville, bien qu'ils devaient traverser l'étroit Pont du Diable (Teufelsbrücke). Quelle expérience pour l'habitant d'un pays plat, après avoir quitté le compartiment du train, de traverser le pont au-dessus de la Reuss déchaînée, assis sur le siège de l'impériale d'un haut omnibus!

Les touristes étaient venus pour découvrir les paysages alpins. Ces habitants temporaires de châteaux disposaient pour la durée de leur séjour, parfois de plusieurs semaines, d'un équipage digne de leur rang pour des excursions dans les alentours. Cet équipement de location se composait, selon les moyens financiers, d'un landau avec quatre chevaux, d'une victoria avec deux chevaux ou alors seulement d'une chaise avec un cheval.



Fig. 21 Gare de Göschenen en 1900 avec une diligence et des omnibus d'hôtel.

Ainsi nous arrivons aux modèles de voitures utilisées fréquemment en Suisse, qui sont très caractéristiques, dont cinq modèles au total. C'est mon intention de montrer également les voitures simples, car je souhaite vous faire connaître toute l'histoire et pas seulement celle mise en scène par une certaine couche de la population. Dans le cas de la Suisse, nous avons la chance que quelques photographes ont également fait des prises de vue des véhicules ordinaires. Parmi eux le photographe Aschwanden qui, le long de la pittoresque Axenstrasse, au bord du Lac des Quatre-Cantons, prenait en photo chacun qui lui payait quelque chose pour un tirage.

1. Char à ridelles ou „Leiterwagen“

Pendant très longtemps, des véhicules agricoles non suspendus à ressort – aussi avec attelage de bœufs – étaient utilisés en Suisse pour le transport de personnes. Il s'agissait avant tout de chariots à ridelles („Leiterwagen“), nommés ainsi pour leurs bords latéraux en forme de barreaux. Des planches pour s'asseoir étaient posées par-dessus, deux, trois ou plus, selon la longueur du véhicule. L'image montre un groupe de jeunes gens lors d'une course d'école.



Fig. 22

Char à ridelles ou „Leiterwagen“.

2. „Bernerwagen“

La voiture dite de Berne (Bernerwagen), nommée d'après le grand canton de Berne, est en quelque sorte une variante plus petite du chariot à ridelles, mais suspendue à ressort. Elle était utilisée fréquemment pour faire visiter l'Oberland bernois aux touristes depuis Interlaken. On trouve le terme de « Bernerwagen ou Bernerwägel » également hors de Suisse, par exemple chez Ginzroth où il désigne un char à bancs simple dans la terminologie française. (fig. 23). Au début, seuls les bancs étaient suspendus sur ressorts flottants aux barres latérales. Plus tard, la caisse était en général montée sur des ressorts transversaux en fer. Les modèles plus anciens des « Bernerwagen » étaient construits pendant longtemps encore avec un châssis à flèche, toujours avec un siège à l'avant pour le cocher. Les « Bernerwagen » plus récentes sont en général équipées d'un vrai siège pour le cocher et d'un ou deux bancs à l'arrière pour les passagers.



Fig. 23

„Bernerwagen“

Foto Aschwanden, Altdorf

3. Char-de-côté

Le « char de côté », nommé auparavant également « tour du lac » ou « char à banc », un terme équivoque, est un véhicule tout particulier. Il était considéré comme le véhicule national de la Suisse, mais on le rencontrait également en France voisine. (fig. 24). Sa particularité est la banquette orientée dans le sens de la longueur. Ce modèle est en quelque sorte moitié wagonnette, moitié jaunting car. Son avantage réside dans la bonne vue sur le côté, à condition que le cocher prenne la bonne direction, par exemple lors d'un tour du lac. L'orientation du banc dans le sens de la longueur n'était pas une intention, mais une nécessité. Dans le terrain vallonné, particulièrement au Jura, au nord de la Suisse, les routes du 19^{ème} siècle étaient pendant longtemps encore plus étroites que celles au Plateau. Pour cette raison, les touristes qui souhaitaient visiter le Jura, devaient quitter les voitures à voie normale pour prendre les voitures locales. Le char de côté existait comme modèle ouvert, avec un toit fixe et des rideaux en cuir ou comme voiture fermée dans le genre des coupés.

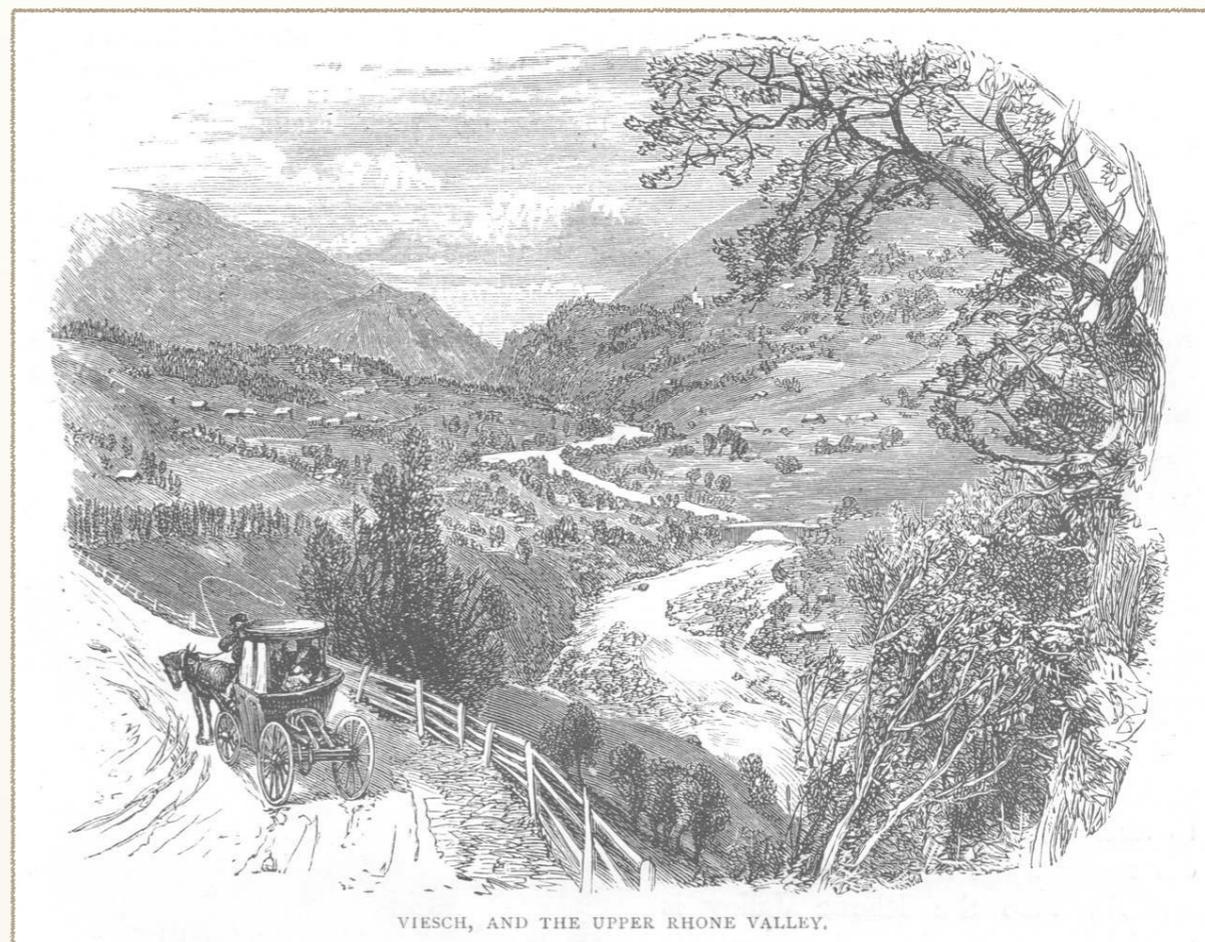


Fig. 24

Char-de-côté ou Tour de lac.

4. Chaise

Par le passé, le terme de « chaise » était un terme générique pour les voitures (généralement couvertes) transportant des personnes. En Suisse, en Allemagne voisine et en Alsace, ce terme est cependant devenu la désignation d'un modèle de voiture à quatre roues, confortablement matelassée et généralement équipée d'un toit en appentis. Elle était souvent conduite par son propriétaire depuis l'intérieur, tel un duc, mais également depuis le strapontin à l'avant qui, avec le dossier rabattu, pouvait aussi servir de siège pour enfant. Les chaises adaptées à la montagne étaient en général plus légères, plus profondes et équipées de deux sièges seulement. Le plus souvent, un seul cheval était attelé et dirigé au moyen de longues brancards et d'un harnais de chaise, soit la moitié d'un attelage à deux chevaux plus un harnais arrière. (fig. 25). Ces voitures étaient en général équipées d'une suspension à ressort transversale simple ou d'une suspension à ressort longitudinale à pincettes.



Fig. 25

Chaise.

Foto Aschwanden, Altdorf

5. Landau-Cabriolet

Dans la deuxième moitié du 19ème siècle, le landau-cabriolet était très répandu comme voiture de voyage. Ce type de voiture est en effet un landau rallongé avec une banquette supplémentaire et un toit en appentis à l'avant, ainsi qu'un siège de cocher monté sur le marche-pied. Ces landaus de voyage offraient six places couvertes, quelques fois huit, lorsque des valets ou des gouvernantes devaient accompagner les voyageurs. La Poste suisse a fait construire des modèles très similaires. Pour des raisons démocratiques, la construction était confiée à des constructeurs dans des régions différentes, qui étaient tout à fait capables de construire des voitures de ce genre destinées à un usage « civil ». L'image montre une ? chiattonne à huit places construit(e) à Lugano. (fig. 26).



Fig. 26

Landau-Cabriolet (Carrosserie Chiattonne, Lugano).

Collection Robert Sallmann, Amriswil

F. UN VOYAGE PAR LE GOTHARD

Le Gothard a depuis toujours été la liaison routière la plus importante entre Francfort et Milan, soit entre l'Allemagne et l'Italie. Bien qu'il présentait quelques passages difficiles, à savoir ses gorges, il était à cette époque plus facilement accessible que d'autres cols à l'est et à l'ouest (tels que le Simplon ou le Grand-St-Bernard). Lacs et rivières arrivent à proximité de la rampe sud et de la rampe nord ; au nord, le Lac des Quatre-Cantons et au sud, les lacs de l'Italie du nord. Pour le trajet Paris-Milan, la route du Gothard était également plus courte que celle par Dijon et le Mont Cenis en France. - En 1842, la première diligence postale a passé par le col du Gothard. Dès 1849, lorsque les services postaux furent nationalisés, le trafic postal était organisé rigoureusement, à l'exemple de la Royal Mail en Angleterre qui était d'avant-garde à l'époque. En 1872, année record, 72'000 voyageurs ont traversé le col du Gothard.

Le voyage par le Gothard du nord au sud à l'époque vers 1870 commençait à Lucerne: Jusqu'au là on voyageait par le chemin de fer. On dormait dans un hôtel et devait se lever très tôt le lendemain pour prendre le bateau à vapeur. Ensuite, on traversait le lac pour arriver à Flüelen, dont on voyait depuis loin déjà la tour de l'église (fig. 27).

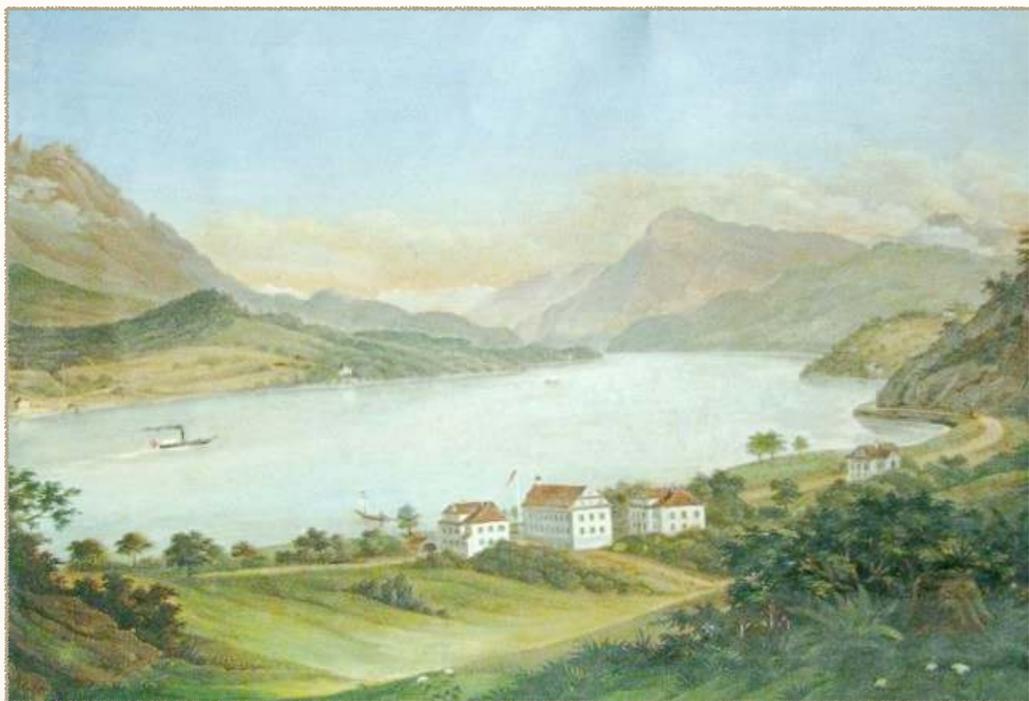


Fig. 27

Bâteau à vapeur entre Lucerne et Flüelen (tableau 19ème).

Au quai du port de Flüelen attendait la diligence postale avec un attelage à cinq chevaux. La voiture no 880 est conservée au Musée national à Zurich (fig. 28). Il s'agit d'une diligence postale adaptée à la montagne qui se distingue par sa caisse placée à un niveau bas et un châssis sans flèche. Ainsi, le centre de gravité était en bas lors des passages dangereux dans les virages serrés. Elle disposait de neuf places pour les passagers, dont six dans la berline et trois dans le coupé à l'avant. Le cabriolet à l'arrière en haut, au-dessus de la malle du courrier, était réservé au conducteur, un genre de gardien. Contre une prime, il cédaient son siège surélevé de temps à autre à un voyageur et prenait place à côté du postillon. Il devait descendre et remonter maintes fois pour mettre le sabot d'enrayage sous les roues ou l'enlever lors de la descente. La voiture disposait également d'un frein à sabot mécanique avec deux mâchoires sur chaque roue arrière. Si le nombre de passagers dépassait 9, la Poste ajoutait des voitures supplémentaires plus petites.



Fig. 28

La diligence du Gothard No 880.

Musée national Suisse

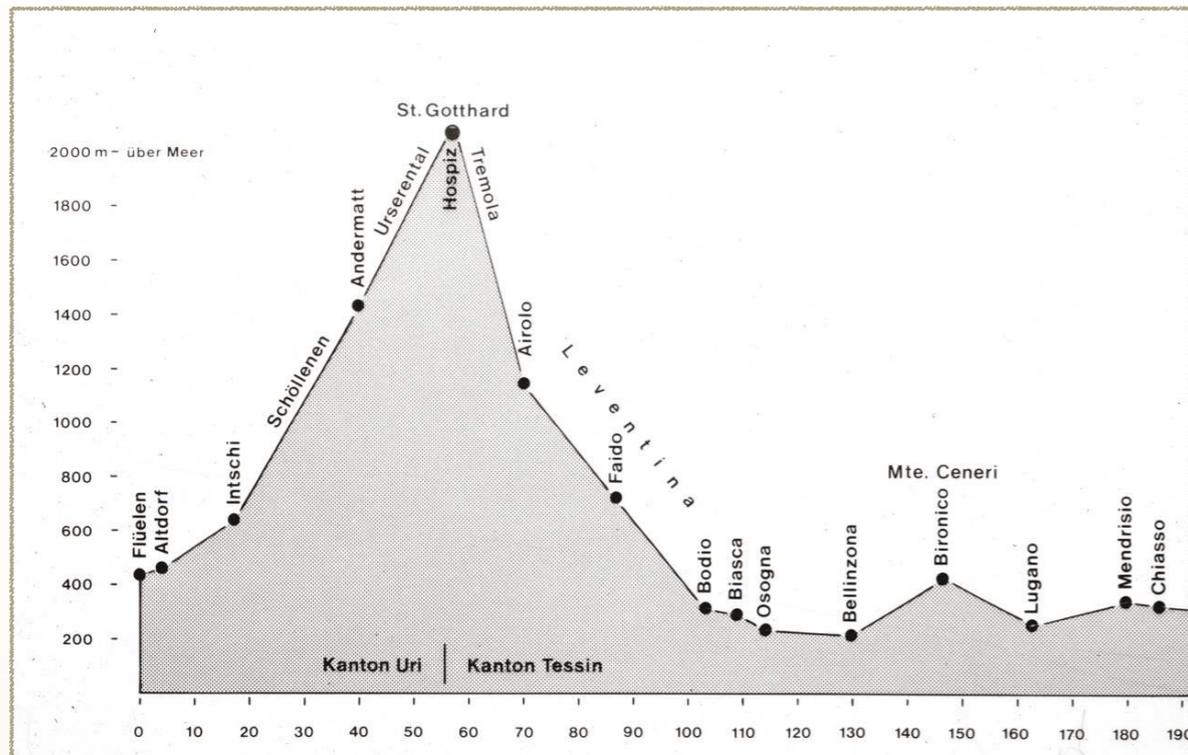


Fig. 29

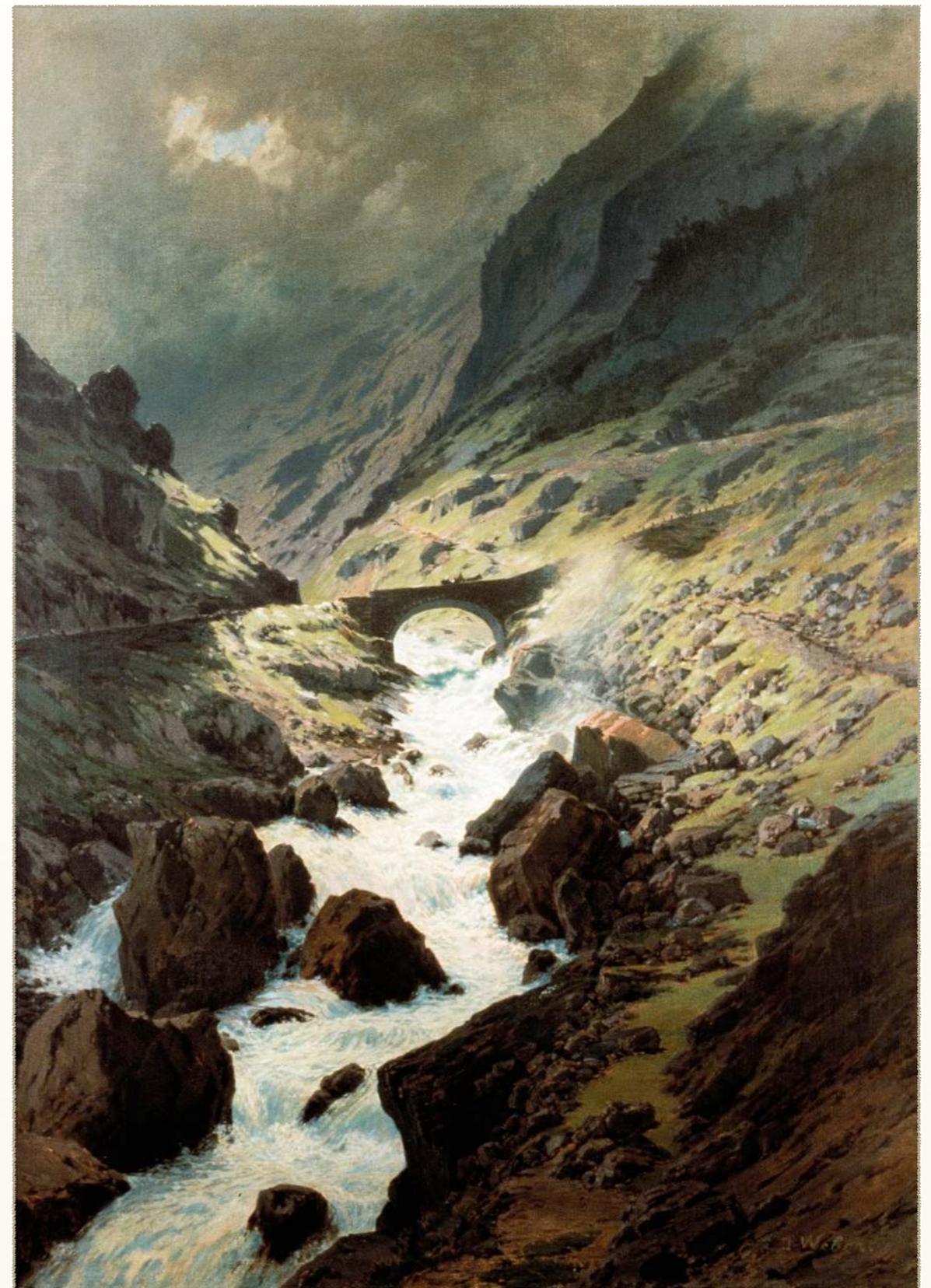
Diagramme de la route du St Gotthard à travers 190 km entre Flüelen et Camerlata.

A 08h00 précis, le postillon soufflait dans son cor et la « Mailänder Post », comme on appelait la diligence pour Milan, démarrait. Pendant 23 heures, les passagers étaient assis dans la diligence pour ce voyage vers le sud, qui était interrompu de temps à autre par de brefs arrêts. Les chevaux étaient changés douze fois. Après un premier arrêt à Altdorf, chef-lieu du canton d'Uri, la route commençait à monter légèrement, puis il s'agissait de surmonter une différence d'altitude de près de 1000 mètres. L'ascension le long de la vallée de la Reuss, par le pittoresque pont de « Langenbruck » (fig. 30), se poursuivait à un rythme lent et constant. A droite de la vallée on pouvait reconnaître une partie du sentier des muletiers. Les chevaux devaient tirer de toute leur force, comme le démontre l'esquisse impressionnante de l'artiste peintre suisse Rudolf Koller (fig. 31). La voiture pleine pesait environ trois tonnes, donc chaque cheval devait tirer un poids supérieur à son propre poids.

Fig. 30 (à droite)

Pont de „Langenbruck“ dans la vallée de la Reuss.

Tableau de J. Weber circa 1880



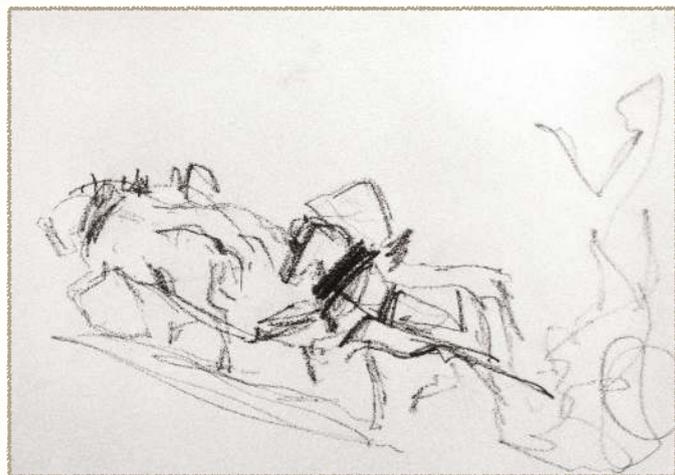


Fig. 31
Cinque chevaux en tirant une diligence.
Esquisse de Rudolf Koller 1873

Le passage le plus spectaculaire était celui du légendaire Pont du Diable, dans les gorges des Schöllenen. On passait à l'endroit le plus étroit de cette vallée hostile (fig. 32). Le nouveau pont de 1830 forme son arc bien plus au-dessus

de la Reuss déchaînée que le pont médiéval construit pour le sentier muletier. Pourtant, l'écume de la rivière en crue plongeait les voyageurs parfois dans un brouillard humide.



Fig. 32
La nouvelle pont dit du diable en construction.
A droite:
Tableau de Karl Blechen circa 1825 dans la nouvelle Pinakoteque à Munich

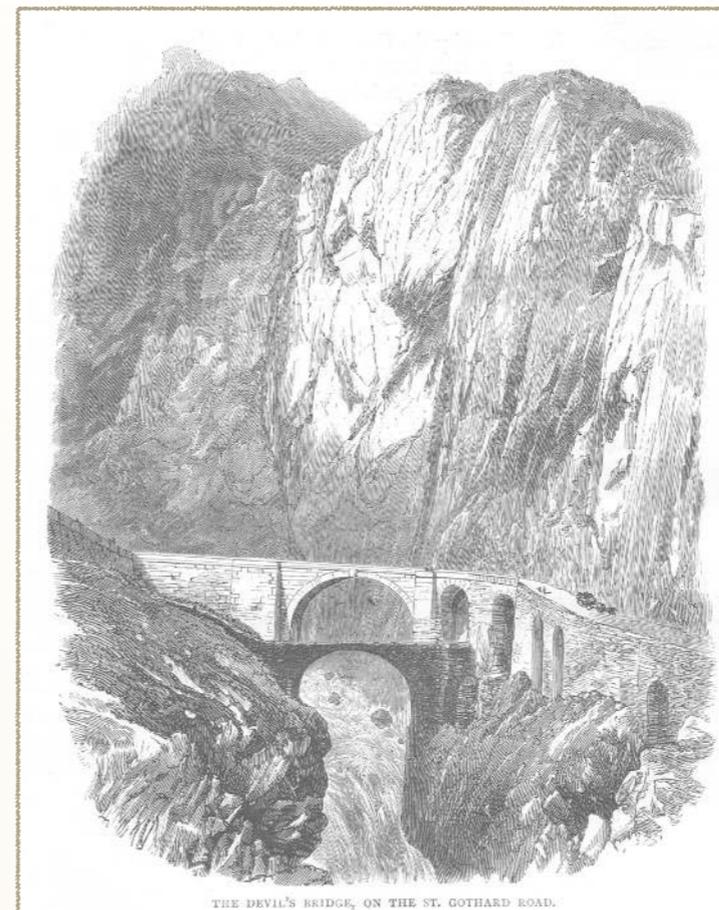


Fig. 32
Vue du nouveau et l'ancien pont dit du diable („Teufelsbrücke“).
Gravure 19ème

Après avoir passé l'Urnerloch (trou d'Uri), on s'approchait d'Andermatt où l'on prenait le repas de midi à 13h05. A 13h30 déjà, on repartait. Les passagers reprenaient place sur leurs sièges numérotés. Les places les plus chères se trouvaient à l'avant dans le coupé et offraient une bonne vue sur le paysage et l'équipage (fig. 34). On entendait constamment le son des clochettes des chevaux, mais également le cor du postillon qu'il utilisait pour libérer le passage ; piétons, autres véhicules et troupeaux d'animaux devaient donner la priorité à la diligence postale. Vers 16h00, on arrivait à l'hospice du Gothard pour un bref arrêt (fig. 33).

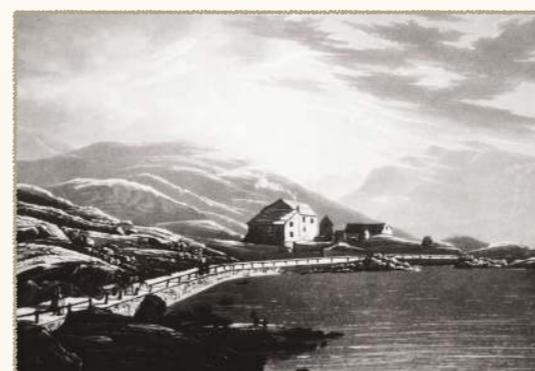


Fig. 33
Hospice de St Gothard circa 1830.

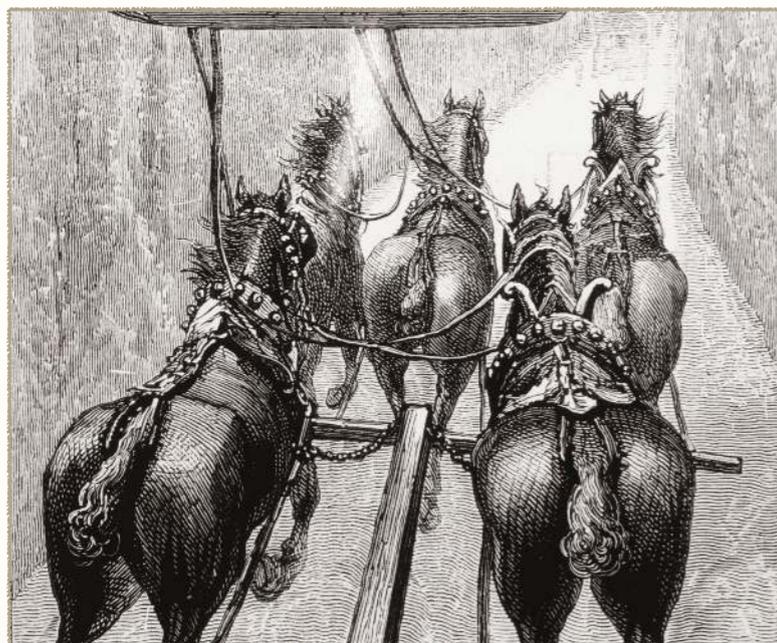


Fig. 34
Cinq chevaux en descendant
en trot le St Gothard vue par
le coupé de la diligence.
Gravure 19ème

Ensuite, on entamait la descente dangereuse par la pente sud appelée la « Tremola » avec plus de 40 virages serrés. On peut à peine l'imaginer, mais les chevaux faisaient les fortes déclivités généralement au trot. Hommes et animaux devaient s'écarter rapidement lorsque la diligence postale arrivait à toute allure, et bien souvent des situations problématiques surgissaient (fig. 35). La célèbre peinture à l'huile de l'artiste Rudolf Koller, déjà cité, représente une telle situation: Un veau s'est évadé d'un troupeau de vaches, le cheval à l'avant au centre, probablement jeune encore, est effarouché, le postillon corrige énergiquement avec le fouet – la course se poursuit sans freiner.

(A peine imaginable, mais vrai : Il existait un voyage de nuit par le col du Gothard qui faisait ce trajet également à haute vitesse). Arrivés vers 17h20 à la fin de la descente à pic à Airolo, les passagers pouvaient se reposer pendant 20 minutes à l'auberge et prendre une collation. Ensuite, le voyage continuait le long de la longue vallée de la Léventine. La température augmentait successivement et la nuit commençait à tomber. On arrivait à Bellinzone vers 23h05 pour prendre une deuxième collation. Après un autre bref arrêt, le voyage se poursuivait à travers la nuit en direction de Lugano, puis on traversait le pont du lac et arrivait vers 05h00 du matin à la douane italienne de Chiasso. Mais la voiture continuait à rouler pendant deux heures encore jusqu'à la station de chemin de fer de Côme où l'on pouvait prendre le petit déjeuner. Ensuite, les passagers montaient dans le train qui les amenait à Milan.

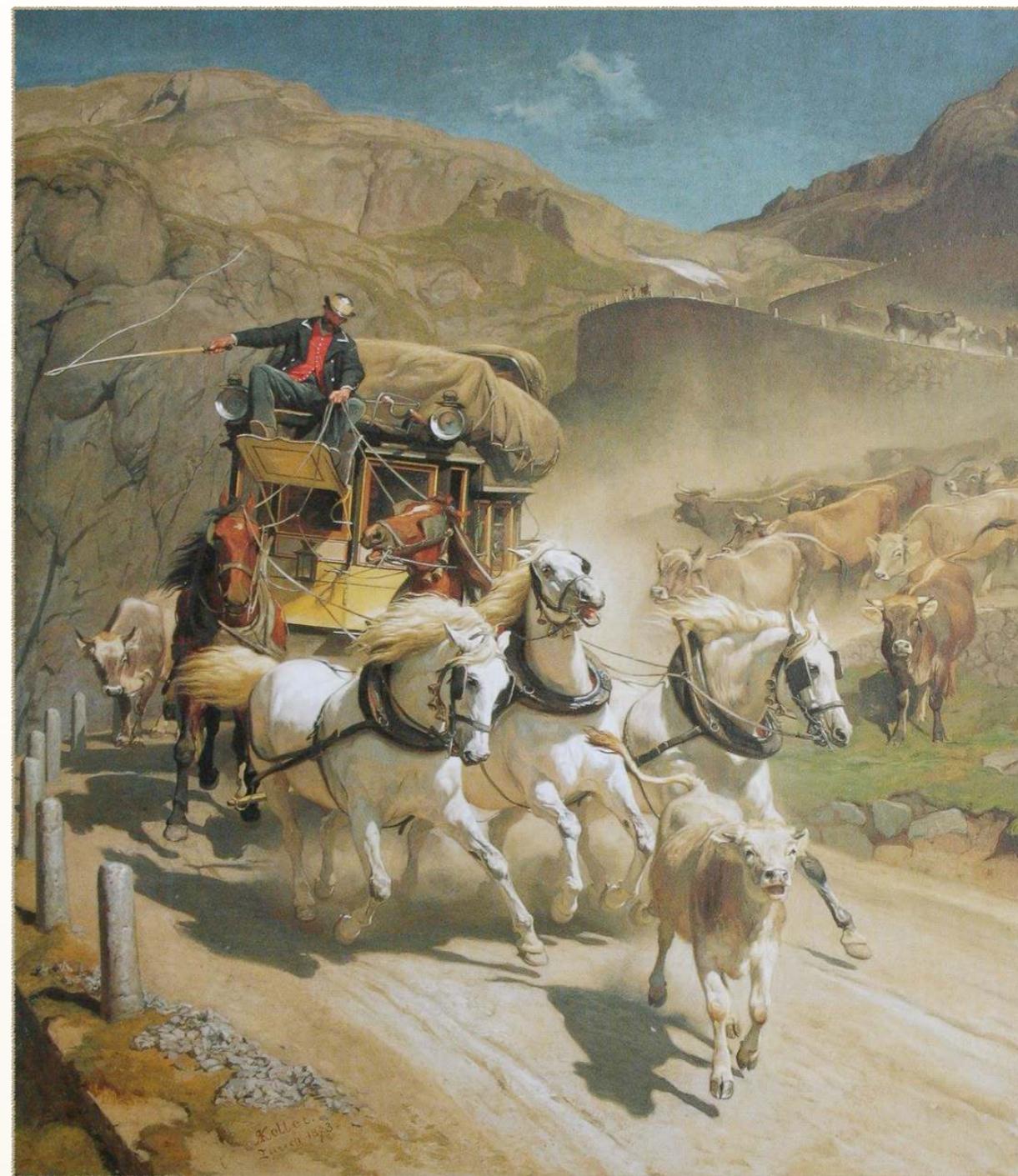


Fig. 35
La poste du St Gothard.
Tableau de Rudolf Koller 1873 dans le Kunsthau à Zurich



Fig. 36

Une diligence suisse en descendant au trot après une photographie anonyme circa 1900.

G. LE 20ÈME SIECLE

Avec l'ouverture du tunnel ferroviaire du Gothard en 1882 (qui est toujours utilisé actuellement), le long voyage par le col était devenu superflu. En revanche, plusieurs cols suisses étaient toujours desservis par les diligences postales. Les modèles plus récents étaient un peu plus légers et offraient davantage de sièges découverts, comme on le voit sur la photo (fig. 36) qu'un touriste américain avait prise avec lui comme souvenir. Vers 1900, un tel voyage était une expérience nostalgique, étant donné que sur les axes principaux les diligences postales avaient été remplacées par le chemin de fer presque partout en Europe. En Suisse, avec ses paysages vallonnés, le nombre maximum de voitures hippomobiles fut atteint en 1913: 3290 voitures et 1059 traîneaux étaient toujours à disposition à cette époque!

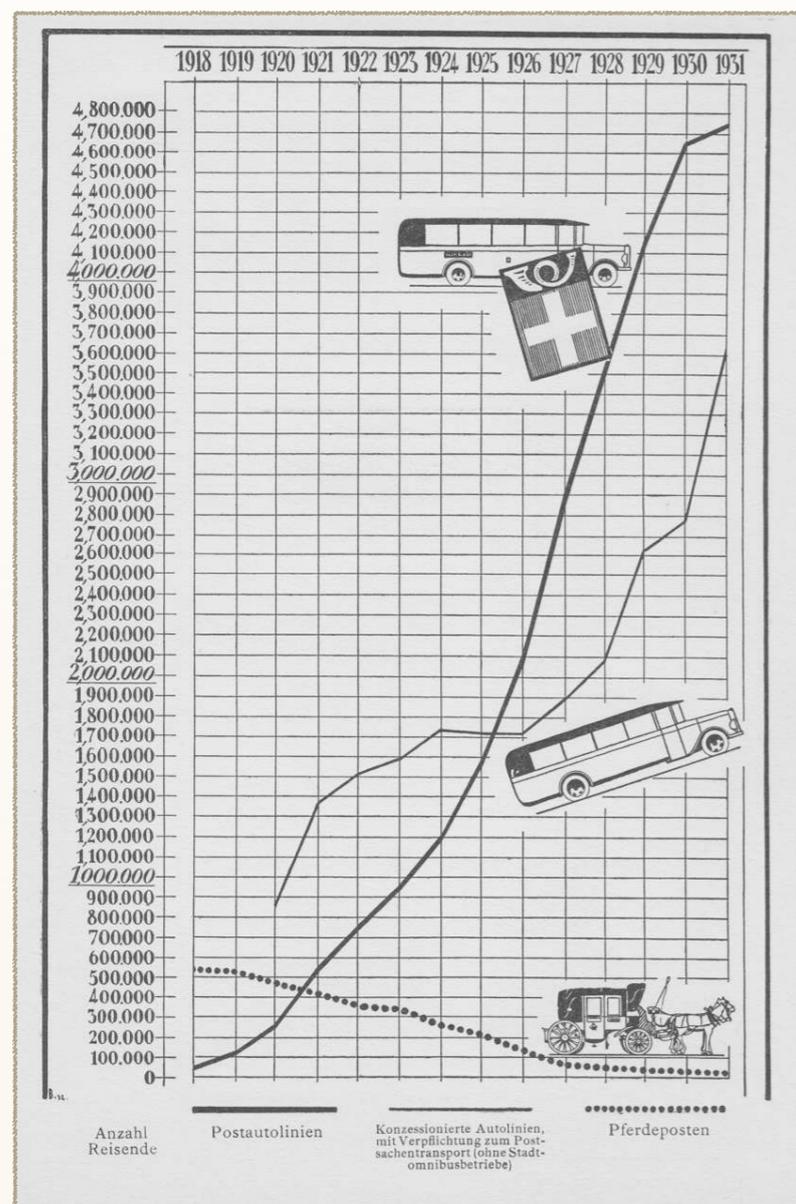


Fig. 37

Statistique des voyageurs des service postaux par des diligences et par des lignes automobiles postales.

Le centenaire des postes alpestres Suisses

Ensuite, l'automobile devint une sérieuse concurrente. Les diligences postales ont dû reculer pas à pas. La Poste suisse a remplacé la diligence par l'automobile après 1920, comme le démontre la courbe du graphique suivant (fig. 37). Ensuite, le nombre des voyageurs transportés par automobiles augmenta rapidement. A cela s'ajouta le trafic des automobiles privées.

Même si l'automobile avait remporté la victoire, certains citoyens plus aisés aimaient maintenir leurs habitudes et faire des voyages de plusieurs jours au moyen de leur propre équipage. De temps à autre on rencontrait des Américains ou des Anglais fortunés qui faisaient de longs voyages à travers le continent européen et également en Suisse. Ainsi, en 1902, Morris Howlett traversa le Grand-St-Bernard et le Simplon avec un groupe d'Anglais dans un coach. En Suisse, les conducteurs aisés utilisaient volontiers les voitures adéquates de leur propre équipage pour leurs voyages d'agrément, par exemple un phaéton siamois (fig. 38).



Fig. 38

Voyager en phaéton comme plaisir: Le propriétaire du château de Goldenberg avec son valet debut 20ème siècle

Archive Kindhauser, Goldenberg



Fig. 39

Double phaéton de la carrosserie J.C. Geissberger à Zurich

Collection Butz, Allschwil

Champion suisse en matière de construction de voitures légères était le constructeur J.C. Geissberger à Zurich, avant tout avec son modèle du phaéton siamois ou phaéton double (fig. 39). L'image en haut montre un tel modèle de l'époque vers 1870.

Bien que le sport hippomobile fût en vogue, en Suisse également, l'automobile a relégué la voiture hippomobile au second plan. Mais une fois de plus, la population montagnarde s'est opposée au progrès, dans ce cas aux automobiles pétaradantes qui effrayaient les bêtes de trait locales. Jusqu'en 1925 il existait une interdiction de circuler pour les automobiles sur toutes les routes du canton des Grisons avec ses nombreux cols. Il en résultait la situation grotesque que les voyageurs en automobile devaient abandonner leur véhicule en arrivant aux Grisons ou louer un attelage à chevaux pour le tirer. Ainsi, le propriétaire d'origine alle-

mande du château de Tarasp (fig. 40) devait arrêter son moteur en arrivant aux Grisons, faire atteler quatre chevaux à son automobile et rouler de cette façon paisiblement jusqu'à sa propriété.

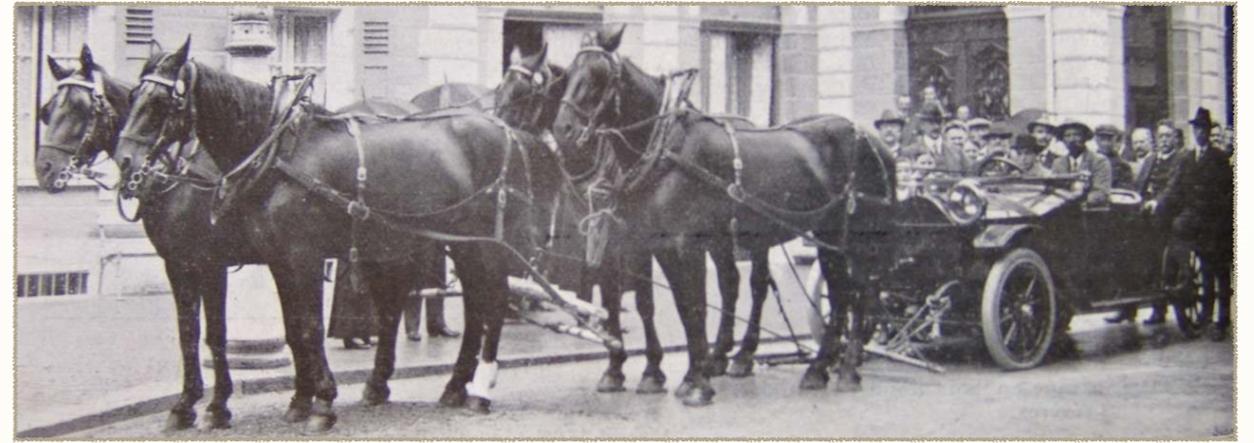


Fig. 40

Interdiction en Grisons jusqu'en 1925 de rouler avec des automobiles sur les routes: On devait laisser tirer les automobiles par des chevaux!

La Suisse Sportive 1916

Comme cela avait été le cas pour la Royal Mail anglaise, les Suisses et les Suissesses ont pendant longtemps regretté la splendeur passée des diligences postales. Ainsi, l'image de la diligence du Gothard, que je viens de vous montrer, est devenue le symbole du bon vieux temps. Au vu de ce fait, l'ancienne diligence postale du Gothard a été réactivée en 1987. Depuis, il est à nouveau possible de franchir ce col avec un attelage à cinq chevaux. La société « Historische Reisepost », domiciliée à Andermatt, utilise des reconstructions parfaites des anciennes voitures, qui sont néanmoins équipées de freins à pédale modernes. Le temps d'une journée, Daniel Würgler fait le voyage d'Andermatt à Airolo, la partie la plus spectaculaire de la route du Gothard. Je l'ai moi-même fait deux fois sur le siège du cocher, en partie tenant les rênes moi-même : une expérience inoubliable que je ne peux que recommander aux adeptes de la conduite de voitures hippomobiles.



Fig. 41

La nouvelle poste du St Gothard: Daniel Würgler comme postillon à travers le col en 2008.
Historische Reisepost, Andermatt

Litterature

Basler & Hofmann, Alpenquerung – Urner Verkehrswege (Zürich ohne Jahr)

R. Flückiger-Seiler, Hotel Paläste (Baden 2003)

Andres Furger, Der Gotthard-Postwagen (Zürich 1990)

Andres Furger, Kutschen und Schlitten in der Schweiz (Zürich 1993)

Andres Furger, In der Kutsche durch die Schweiz (Zürich 2006)

Pablo Günther, Die Casanova Tour (Heidelberg 1998)

Hundert Jahre Schweizerische Alpenposten (Bern 1932)

Markus Jedele, Kutschen, Schlitten und Fourgons der Schweizer Post (Winterthur 2010)

Samuel Manning, Swiss Pictures drawn with Pen and Pencil (London 1871)

Max Mittler, Pässe – Brücken – Pilgerpfade (Zürich und München 1988)

Murray's Handbook for Travelling in Switzerland (1833)

Remerciements

Rolf Albertin, Historische Reisepost, Andermatt CH

Jacques Butz, Allschwil CH

Alex Furger, Basel

Carlo Gneccchi Ruscone, Inzago I

Burgerbibliothek Bern, CH

Markus Jedele, Winterthur CH

Ursi Kaelin, Marstall Einsiedeln CH

Toni Meier, Oberrohrdorf CH

Zacharias Kälin, Euthal CH

Robert Sallmann, Amriswil CH

Niklas Weiss, Freiburg i. Br. D

Rita Martin (traduction)

Version du 2. 1. 2014