

Zeitschrift: The Swiss observer : the journal of the Federation of Swiss Societies in the UK
Band: - (1922)
Heft: 39

Artikel: Le service des autos-postaux
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-687475>

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: 21.11.2024

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

THE FIRST OF MARCH.

By a Correspondent.

The First of March is still celebrated as the festival of the Republic in the Canton of Neuchâtel. Early in the morning salvos of artillery are fired; flags are hoisted everywhere; children march in procession to some meeting place; banquets are held in the evening by the different political groups. For on that day in 1848, therefore 74 years ago, a revolution broke out, overthrew the monarchical government, and proclaimed a Republic and a Canton of Switzerland.

Until then Neuchâtel was an independent Principality allied to Switzerland since 1815; its prince and ruler was the King of Prussia. It is interesting to note that, although Neuchâtel is wholly French, it was ruled by a German king. This came about towards the middle of the 17th century. The Duchess of Nemours, of the Bourbon family, who was Princess of Neuchâtel, died without leaving any issue. There were several collateral claimants in the French dynasty, but they were all Roman Catholics. Frederic of Prussia put in a claim because his mother was descended from the Nemours, although not in direct line and of remote ancestry. The Council of State of Neuchâtel met in secret and decided to elect Frederic, because he was a Protestant, and almost the whole of the inhabitants of the Principality being Protestants, he was more suitable than the French claimants.

In 1808 Napoleon I. gave the Principality to one of his Marshals, Marshal Berthier. At the fall of Napoleon, the Congress of Vienna gave it back to the King of Prussia and accepted its alliance with Switzerland. In 1848, as aforesaid, it proclaimed a Republic, but in 1856 the monarchists planned a revolution and succeeded in overthrowing the Republican government. As Switzerland had accepted Neuchâtel in its orbit as the 22nd Canton, it sent troops to put down the insurrection; the King of Prussia protested and was massing troops to invade Switzerland, when Napoleon III. interfered. The King of Prussia was obliged to sign an act of renunciation of the Principality of Neuchâtel, but keep the title of Prince of Neuchâtel as an honorary title. From that day Neuchâtel became thoroughly Swiss, although some of the nobles and gentry of the Canton, until a few years ago, still hoped for a return to the monarchy.

SWISS GYMNAS TIC AND ATHLETIC SOCIETY
"HELVETIA."

In doubtful weather no more enjoyable afternoon could be spent than witnessing gymnastic displays under the best of indoor conditions, and the advantages offered at the Club premises of 1, Gerrard Place, W., are such as to attract athletes from the strongest circles of this great metropolis.

At the Grand Gymnastic Display held last Sunday, February 26th, nothing appealed more than the team drill and horizontal and parallel bar exercises which, giving evidence of strict discipline, testified to the eagerness with which this our principal pastime is developed by a good many Swiss over here; the opening march and fall-in presented a patriotic tableau the impressiveness of which was enhanced by a back-ground of charming ladies attired in the Federal colours with Helvetia in the centre. Wrestling, fencing and boxing were exhibited by some of the best exponents in these particular sports. An original sketch, entitled "Self-defence Act," illustrated in realistic and unmistakable colours, characters of "apache" life, and afforded Mr. A. Maeder and some of his troupe an opportunity to display their physical strength and power of resistance. The lighter side of the programme contained varied entertainments, such as comic songs, acrobatic feats, handcuff manipulators; etc. During the evening an illuminated address was presented to Mr. A. Boog, now the president, in recognition of his active interest in, and valuable services rendered to, the Society since 1907.

LE SERVICE DES AUTOS-POSTAUX.*

Les déficits considérables qu'a enregistrés ces dernières années, l'administration de nos Postes fédérales a valu à celle-ci une assez fâcheuse réputation. Certains journaux l'accusent volontiers d'être arriérée, bureaucratique et routinière, si ce n'est pis encore. Ce n'est point ici le lieu de rechercher si ces critiques sont fondées ou non; ce qui semble avoir diminué, non seulement dans nos grandes administrations (Postes, Chemins de fer, etc.) mais dans les fabriques, usines, un peu partout enfin, c'est la conscience professionnelle. C'est là un état d'esprit général contre lequel on ne saurait trop lutter! Cet état d'esprit est-il dû à la guerre ou à d'autres circonstances? Je l'ignore; il serait peut-être intéressant de le rechercher, mais ce n'est pas pour cela que j'ai pris aujourd'hui la plume.

Or, cette administration des Postes, que d'aucuns trouvent si rétrograde, vient de prouver qu'elle sait aussi, quand il le faut, prendre des initiatives hardies et heureuses. Preuve en soit l'augmentation régulière et considérable des courses postales par véhicules automobiles. Les premiers essais furent timides; ayant donné d'excellents résultats, ils furent repris en grand.

En 1921, une trentaine de tronçons de route étaient parcourus par nos autos fédérales. Le succès en fut considérable, surtout sur les routes de montagnes. Au "bon vieux temps des diligences" a succédé le règne de la traction mécanique. Et ce fut d'emblée la vogue! Les amateurs de pittoresque s'en plaindront peut-être; il est certain que nos belles pataches jaunes à plusieurs étages, traînées par cinq vigoureux percherons, avaient parfois fort belle allure, surtout à la descente. Pour la montée, c'était un peu moins

* (Extract from the "Comptoir Suisse," February, 1922.)

JUST PUBLISHED.

LES RELATIONS ECONOMIQUES
entre
LA GRANDE-BRETAGNE
et
LA SUISSE

by
WILLIAM WALDVOGEL

Containing:

- A retrospect of religious, literary and economic relations between the two countries since the 15th century;
- Commercial treaties and statistics;
- Special articles dealing with the principal export industries;
- A history of the Swiss Colony in London, &c., &c.

288 p.p. Crown 4to; Price, 7/- (by post 7/4).

Obtainable from

THE FREDERICK PRINTING CO. Ltd.

21, Garlick Hill, LONDON, E.C. 4.

gai. La chaleur y était souvent excessive, et la rapidité très relative. Les taons ne s'acharnaient pas uniquement sur les braves chevaux; et ceux-ci, malgré toute leur vigueur et leur bonne volonté, ne dépassaient guère l'allure de 4-5 kilomètres à l'heure. Et puis, il y avait les relais: gaies parties pour celui qui, en joyeuse compagnie, aime à "prendre un verre" et apprécie autant l'excellence des produits de la "pinte" que la majesté du paysgae. Mais, pour le voyageur sobre ou pressé, cela manquait tout de même un peu de charme; celui-ci sacrifie volontiers l'arrêt obligatoire à la perspective d'arriver un peu plus tôt.

L'autobus postal a remédié à tout cela. La rapidité de son allure—d'ailleurs modérée—lui permet de gagner quelques bonnes heures sur tous les parcours de montagnes, et tout particulièrement à la montée. Tel trajet qui, naguère, prenait toute une journée, s'effectue aujourd'hui en quelques heures, tout en permettant au touriste de jouir pleinement des beautés du pays qu'il parcourt commodément.

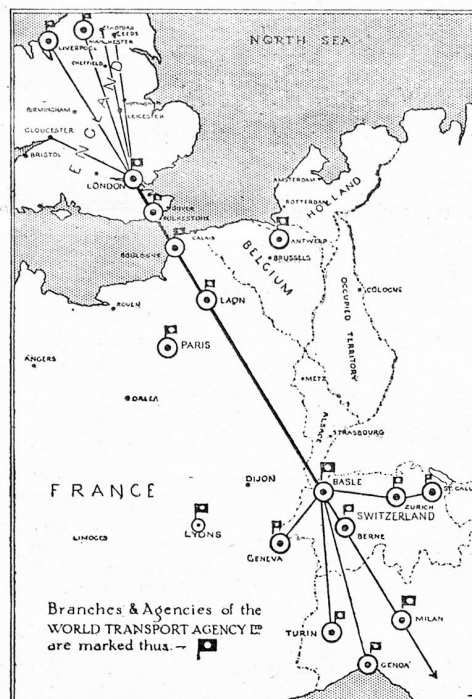
Les grandes courses postales de montagne se font maintenant dans des conditions de confort et de rapidité jadis inconnues. On traverse le col du Simplon en quatre heures et demie alors qu'autrefois il fallait la pleine journée. Les 37 kilomètres qui séparent Meiringen de Gletsch, par le Grimsel, sont allègrement franchis en quatre heures, et l'on peut également, dans le même jour, effectuer le trajet de près de 32 kilomètres qui, de Gletsch, conduit à Andermatt par la Furka! Et puis, si le cœur vous en dit, vous n'avez qu'à continuer le lendemain, d'Andermatt à Disentis, par l'Oberalp, et de Disentis à Acquarossa, par le Lukmanier, ce qui fait au total un parcours de plus de 150 kilomètres ininterrompus sur les autos fédérales, soit à peu près la distance de Berne à Genève!

On peut dire tout ce qu'on voudra, c'est un progrès. Et un progrès apprécié! L'an dernier, l'affluence des voyageurs fut si considérable que l'Administration dut renoncer à pouvoir les transporter tous, prolonger le service de plusieurs semaines et prendre les mesures nécessaires pour avoir à sa disposition un nombre suffisant de véhicules.

En présence de ces résultats, il fut décidé de procéder à l'extension de ces services. En augmentant le nombre des voitures, on donne du travail à notre industrie automobile dans le marasme; en multipliant les courses postales, on fait affluer les touristes dans des régions durement frappées par la guerre et ses suites. En facilitant la traversée de nos grands passages alpins, on les fait connaître et apprécier par le grand public, et l'on contribue ainsi au progrès du tourisme dans ces régions. Il serait à désirer que l'on arrivât, peu à peu, à adapter toutes nos routes de montagnes au trafic des automobiles. Quel agrément que de pouvoir monter à Evolène en deux heures au lieu des sept qui sont aujourd'hui nécessaires, ou à Ayer (pour Zinal) en deux heures au lieu de cinq et quart? Et surtout de ne pas être obligé d'attendre parfois une semaine avant de pouvoir obtenir une modeste place.

L'économie réalisée par le nouveau mode de transport est assez sensible. Bien que le prix d'achat d'une voiture soit considérable, il faut se rendre compte qu'un seul moteur, sans fatigue, accomplit le travail d'une quinzaine de chevaux qu'il faut loger, nourrir et panser, même quand ils ne travaillent pas. Le transport par automobile devient ainsi à la fois plus rapide et moins coûteux. On s'en explique aisément le succès, et on ne peut que féliciter sincèrement notre Administration des Postes, si vivement critiquée parfois, de faire tous ses efforts pour développer un moyen de transport pratique, agréable, et répondant aux besoins du public voyageur.

Shortest & Quickest Traffic Route to and from **SWITZERLAND**



Branches & Agencies of the
WORLD TRANSPORT AGENCY are
marked thus. —

For Rates and Information apply to:

World Transport Agency, Ltd.,
LONDON, E.C. 3, BALE,
21, Gt. Tower Street. 31, Hochstrasse.

Official General Goods Agents of the
SOUTH EASTERN & CHATHAM RAILWAY
in conjunction with
CHEMIN DE FER DU NORD & EST OF FRANCE.
E. F. SOMMER, Managing Director.

Swiss Origin. Established 1895. Closing time Saturday 1 p.m.

V. KEISER, Maître Tailleur,
55, GREEK STREET, SHAFTESBURY AVENUE, W. 1.

Hautes Nouveautés. Alterations and Repairs
Also Bunches of leading firms to view.

ALFRED MULLER,
WATCH & CLOCK MAKER,
58, DEAN STREET, LONDON. W. 1.

Restoration of Modern and Antique Watches and
Clocks of every description.
VENTE DE MONTRES DE PRÉCISION. MÉTAL ARGENT.

Pension Suisse 20 Palmeira Avenue,
WESTCLIFF-ON-SEA

English & Swiss Cuisine. Sea Front.
EVERY COMFORT.