



GFK SAT SAT

Schweizerische Gesellschaft für Fahrkultur  
Société Suisse d'Attelage de Tradition  
Società Svizzera dell' Attacco di Tradizione

INFO BULLETIN Nr. 11

Mars 2013



## Le mot du Président

Chers membres de la GFK/SAT

J'espère que tous ont supporté cet hiver relativement sévère et neigeux et voitures et chevaux sont prêts pour la nouvelle saison. Pour les uns recommencent les promenades et le mettre-en-forme des chevaux, pour les autres le nettoyage et la mise à jour des voitures. La dernière page de ce bulletin contient une liste des événements qui se dérouleront en Suisse dans le contexte des voitures historiques.



Nous allons renouveler au cours de l'année notre site internet complètement. Entre autres, nous aimerions une liste la plus complète des collections de voiture en Suisse. Nous demandons donc à tous les collectionneurs de voiture qui ne figure pas encore sur la liste des «Schweizer Museen und Sammlungen» sur notre homepage [www.gfk-sat](http://www.gfk-sat) (sous «Links»), de me contacter. Ce serait bien si nous avions, au moins pour la Suisse, une liste assez complète des collections de voiture ancienne.

La prochaine Assemblée Générale (AG) aura lieu au château de Hagenwil près d'Amriswil, tout à l'est de notre pays, l'invitation est annexée à ce bulletin. Cette Assemblée amènera un petit renouvellement. Markus Jedele, qui depuis le début (2007) a été responsable pour notre homepage, quittera le comité. Pour lui, nous avons trouvé une remplaçante: Sonja Syrbe se chargera du site internet, nous allons la présenter à l'AG. Egalement pour la prochaine AG Marianne Ruf démissionnera. Depuis 2009 elle se chargeait de nos comptes et de la liste d'adresse de nos membres. Grace à elle, notre administration et nos finances sont à jour. Nous sommes donc à la recherche d'un successeur, homme ou femme. Si parmi nos membres (ou un membre de la famille) quelqu'un pourrait être disposé à assumer ce poste, je serais heureux si on pourrait me contacter, 033 681 23 07 ou [heiner.staub@bluewin.ch](mailto:heiner.staub@bluewin.ch), je vous remercie.

Avec les meilleures salutations  
Heiner Staub



A gauche H.Staub, M-P Jungblut, H.Staub, membres de GFK-SAT

## Excursion d'automne 2012

(dvb, hs, ejb) Le Musée des voitures hippomobiles de Bâle était menacé de fermeture en 2012. Raison pour laquelle le comité a décidé d'organiser la journée de formation continue du 24 novembre à Brüglingen (St Jacques Bâle). La collection est impressionnante. En ville, il existait non seulement des constructeurs de renommée mais aussi des artisans, un marché et une bourgeoisie qui posèrent les fondations de cette abondante collection de calèches. De la planification à la réalisation de notre excursion, la situation a évolué dans le bon sens: grâce à des dons, l'avenir de la collection est assuré pour trois ans. 35 membres ont répondu à l'invitation et ont pu vivre cette passionnante journée.

Le groupe a été accueilli par Marie-Paule Jungblut, la nouvelle directrice du «musée historique de Bâle». L'ancienne écurie à vaches a été rebaptisée en «Musée pour la traction hippomobile» où beaucoup d'événements «mobiles» permettent de toucher un large public, même ceux qui n'ont jamais eu l'occasion de se déplacer en char peuvent expérimenter cette sensation d'un autre temps. Giovanni Rosetti, actuaire de «Hü Basel» a présenté la nouvelle asso-



Eduard Belser, devant la petite calèche Biedermeier avec avant en verre amovible. Construction env. 1815, le plus ancien véhicule de la collection



Coupé avec vitre avant bombée, construction env. 1900. Propriétaire initial Alexander et Fanny Clavel-Respinger, Wenkenhof, Riehen. Constructeur : Carrosserie Kaufmann, Reinbolt et Christé Successeurs, Bâle

ciation à travers de laquelle il soutient personnellement le musée. Qui sait, pourra-t-on peut-être un jour visiter le parc Merian dans la réplique d'une de ces voitures.

Edouard Belser nous a ensuite présenté la collection. Il connaissait plein d'anecdotes intéressantes sur la vie des anciens propriétaires des objets exposés. Le plus ancien véhicule est une calèche Biedermeier qui date de 1810 et dont le propriétaire initial n'est pas connu. Les hommes d'affaires bâlois voyageaient beaucoup professionnellement. L'exemple d'Emmanuel Hofmann (1826–1896). Dans son journal, il relate le remplacement de la calèche par le chemin de fer sur les longs trajets. Parmi les itinéraires souvent empruntés par les commerçants bâlois il y avait la liaison Bâle – Milan en passant par le Gotthard. Les voyages en calèche étaient réservés à la classe très aisée. Durant une bonne partie du 19<sup>ème</sup> siècle, la majorité de la population ne quittait que rarement son village, les étudiants et les artisans se déplaçaient mais à pied. Avec l'arrivée du chemin de fer, les calèches furent reléguées aux déplacements locaux, pour le plaisir des sorties du dimanche ou comme tribune privée lors des courses de chevaux. Ces manifestations duraient du samedi au lundi; les gens qui avaient fait fortune dans l'industrie du



Traineau Diana, construit vraisemblablement pour le Prince électeur Johan Wilhelm de Pfalz, construction entre 1690 et 1716. A l'époque baroque, la noblesse aimait bien les quadrilles (carrousel). Toutes les photos DvB

textile ou de la chimie pouvaient se permettre de ne pas travailler le lundi. Dans la région, de belles maisons de maître avec parc, écurie et remises à voiture virent le jour. Ce qui est aussi impressionnant c'est la quantité de magnifiques traîneaux qui étaient utilisés par la «Jeunesse dorée». Du 18<sup>ème</sup> au début du 20<sup>ème</sup> siècle, des sorties en traîneaux avec repas et soirée dansante étaient régulièrement organisées dans les régions voisines d'Alsace et de Bade.

Après un repas du côté français de la frontière – naturellement alsacien donc choucroute, saucisses et lard – nous avons visité la collection de Reinhold Trapp à Hegenheim (photos ci-dessous). Ici aussi il y avait de magnifiques véhicules anciens à admirer, du petit mais très fin char à deux roues jusqu'à l'omnibus. Reinhold avait pour l'occasion vidé son hangar et installé ses véhicules de façons à ce que nous puissions les examiner jusqu'au moindre détail. Un goûter nous a été offert de façon charmante par la gente féminine de la famille Trapp. Merci Reinhold pour la peine que tu t'es donnée pour nous recevoir.



## Incursion à travers les collections américaines

(Markus Jedele) Lors de notre voyage en famille à travers la Nouvelle Angleterre en Amérique, j'ai profité de l'occasion pour me familiariser avec la construction américaine de véhicules hippomobiles et visité plusieurs collections, et musées, observé plusieurs centaines de chars, calèches et traîneaux. Mon intérêt s'est centré sur certains types de véhicules: Concord Mail Coach, la voiture privée légère et la luge américaine.

### Concord Mail Coach

Pour nous européens, l'image de la voiture postale américaine nous vient principalement à travers les films western. La première Concord-Coach a été imaginée et réalisée en 1828 par J. Stephens Abbot et Lewis Downing qui possédaient un petit atelier de fabrication au nord-est de Boston. Leur «State-Mail-Coaches» rencontre un grand succès et devient rapidement le must dans toute l'Amérique, l'Afrique du Sud et même l'Australie. C'est aujourd'hui la référence de la Malle poste Américaine. La particularité de la «Concord-Coach» est sa base, trois solides essieux complétés de deux traverses donnent une plate-forme stable. La caisse est posée sur deux résistantes courroies de cuir qui sont tendues au-dessus de cette plate-forme et assurent un minimum de suspension. Le siège du cocher et la plate-forme à bagages sont suspendus à l'avant et au dos de la caisse. Une autre particularité est la décoration, l'ornement de la peinture diffère légèrement de voiture en voiture. Sur les panneaux des portes, de véritables œuvres d'art représentant des paysages, natures mortes ou scènes de vie peintes à l'huile. Abbot et Downing employaient leurs propres artistes peintres spécialisés dans la peinture sur voitures. Il est possible d'admirer plus d'une centaine de voitures «Concord» conservées dans les musées américains ou chez des collectionneurs privés. Malgré leur utilisation intensive, beaucoup sont encore dans leur état d'origine et bien conservées.

**Littérature:** Abbot-Downing, Coach and Wagon Makers To The World, New Hampshire Historical Society, Concord NH, 2011, ISBN 0-915916-25-8

### Les voitures privées américaines

Les émigrés européens de la deuxième moitié du 19<sup>ème</sup> siècle emmenèrent avec eux leur savoir faire dans la construction des voitures hippomobiles. Au gré du temps ils adaptèrent les véhicules selon leurs besoins et leur mode de vie et se distancèrent de plus en plus du modèle européen. Tout d'abord, grâce au bois d'Hickory ou noyer blanc d'Amérique qui offrait la possibilité de réaliser des roues et des caisses de voitures beaucoup plus légères; cela ouvrit de nouvelles perspectives. Les routes étaient jusqu'au début du 20<sup>ème</sup> siècle en très mauvais état. Cette situation exigeait des constructeurs de grandes roues qui passaient mieux par-dessus les trous. Par contre le rayon de braquage n'était pas très important car dans les états d'Amérique les routes sont toutes droites et s'étendent à perte de vue. De plus en Amérique, les véhicules furent très tôt construits dans de grandes fabriques ce qui offrit la possibilité de les réaliser légers, sans trop de confort, en série; pour être accessibles à une large population. Toutes ces conditions amenèrent les véhicules américains à se différencier des véhicules hippomobiles que nous connaissons en Europe. Presque tous les véhicules ont un châssis auquel les essieux avant et arrière sont reliés par une



Concord Mail Coach, env. 1875, Museum Stony Brook, Long Island



Buggy, env. 1880, Shelburne Museum

perche ou planche ce qui donne une sorte de plateforme. Pour nos connaissances, la tourelle est minuscule; les essieux sans suspension sont montés sur le cadre. La caisse du véhicule est souvent un caisson léger relié au châssis par deux ressorts transversaux. Selon la demande de l'acheteur et ses possibilités financières, des sièges plus ou moins luxueux et différents toits étaient montés sur le caisson. Différents modèles de véhicules qui s'appelaient «Buggy», «Runabout» ou «Road Wagon» pouvaient être commandés. Chaque fabrique présentait son catalogue avec les différents prix. Les véhicules les meilleurs marchés en 1910 coûtaient 50\$, pour les plus luxueux il fallait multiplier cette somme par dix.

Une autre spécialité américaine intéressante est le «Rockaway», un genre de coupé dont le siège du cocher est recouvert d'un toit. Les familles les mieux établies les utilisaient pour leurs déplacements; elles étaient conduites par le maître lui-même.



Coupé Rockaway, A.S. Flandrau, New York, 1871, Museum Stony Brook, Long Island



Carriage Collection Dick Lehey, Wappinger Falls NY

### Carriagemuseum Long Island, Stony Brook

Notre première visite était pour le musée des carrosses de Stony Brook qui héberge une des plus grandes et plus significatives collections d'Amérique. La collection de carrosses fait partie du «Museum Long Island» situé sur l'île du même nom à une heure et demie de déplacement de New York. Partis de Manhattan en train, après une heure et demie, nous sommes arrivés à la station Stony Brook d'où un taxi nous a conduits vers le musée qui se situe un peu à l'écart. A travers des publications et livres passionnants, je m'étais familiarisé avec cette «Carriage-collection». Des 200 calèches et traîneaux que possède le musée, seulement la moitié est exposées, c'est dommage. A côté des modèles de calèches et traîneaux américains se trouvent aussi des véhicules utilitaires et des malles postes.

La plupart des pièces exposées sont dans leur état original et très bien conservées. Ce qui nous impressionne spécialement nous européens, c'est la finesse et la légèreté des véhicules privés; comme déjà mentionné c'est grâce au bois d'Hickory (noyer blanc d'Amérique), qui donne une allure et un style moderne à ces véhicules. A côté de ces véhicules légers, les impressionnantes «Concord-Coach» et malles poste paraissent encore plus grandes. Toutes les calèches et traîneaux exposés se trouvent dans le «Carriage-House», que l'on atteint après avoir traversé une halle presque vide. Là se trouve un énorme omnibus ouvert de Concord-Carriage Bullers. Dans les salles tout autour de la halle d'entrée les véhicules exposés sont très bien présentés de façon très réelle. Le mauvais éclairage gâche malheureusement le plaisir de la visite, les voitures sont presque dans l'ombre, alors que les lampes sont éblouissantes. Cette collection dispose d'une impressionnante banque de données accessible sur internet, très utile pour la recherche.

### Collection Dick Lehey, Wappingers Fall

A Wappingers Fall, à une bonne heure et demie au nord de New York, se trouve une petite mais particulière collection de véhicules, celle de Dick Lehey. J'ai été rendu attentif à cette collection par une page internet de CAA (Carrige Association of America). La collection de Dick Lehey permet d'admirer une trentaine de véhicules et traîneaux de la région de Hudson Valley. Beaucoup sont dans un état de conservation impressionnante ou restaurés avec soin. A côté des calèches, des images et documents dispensent des informations intéressantes. Dick Lehey a installé sa collection sur deux étages dans une grange. Grâce à son ouverture d'esprit et son sens de la communication, Dick Lehey nous a expliqué beaucoup de choses concernant la tradition américaine de l'attelage. Avec le tour du propriétaire, la visite de cette collection s'est révélée une aventure passionnante.

Suite dans la prochaine édition.

### CALENDRIER 2013

- 20.4 **Assemblée Générale de la GFK-SAT**  
au château de Hagenwil près d'Amriswil (invitation annexé)
  - 28.4. **CIAT à Lostalio.** <http://ciatlostallo.jimdo.com>,  
Barbara Mettler, 091 830 15 37, 078 665 55 80
  - 12.5. **Journée d'attelage, Schänzli, Basel.**  
[www.fahrtturnier-schaenzli.ch](http://www.fahrtturnier-schaenzli.ch). Heinz Wohlgemuth, 079 444 85 18  
Lors du Concours d'attelage officiel au Schänzli Basel, une sortie d'attelage de tradition est organisée à travers du parc Grün80. Le départ des attelages est prévu pour 10.00 h au Schänzli (champs de course). La balade mène à travers du parc de Grün80 et est interrompue par un arrêt pour boire un apéro. A la fin du circuit toutes les équipes seront présentées au public par un commentateur compétent. Ensuite nous sommes heureux d'accueillir les meneurs pour un déjeuner en commun.
  - 20.5. **Circuit du Bucheggberg.** <http://www.fvnl.ch>  
René Heiniger, 032 677 17 18, 079 446 80 14
  - 23.6. **Sortie d'attelage de tradition Saignelégier.**  
André Blatter, 079 248 34 72
  - 7.7. **Parcours de tradition et de distance Wil.**  
[www.fahrverein-wil.ch](http://www.fahrverein-wil.ch). Edi Bürge, 071 666 86 42, 079 672 77 33
  - 11.8. **Concours de tradition Berne.** [www.gespannfahren.ch](http://www.gespannfahren.ch)  
Heiner Staub, 033 681 23 07
- Journée de formation GFK-SAT**  
Date à fixer (sept./oct.). Détails et invitation suivront.

Pour plus de renseignements, vous pouvez consulter les pages Web:  
<http://www.kutschenfahrkultur.ch>

### En mémoire de

**Jacques HALDENWANG**

1<sup>er</sup> février 1946 – 7 mars 2013

### CONTACT / IMPRESSUM

Président: Heiner Staub, Graben, 3758 Latterbach [heiner.staub@bluewin.ch](mailto:heiner.staub@bluewin.ch)  
Secrétariat et adresse postale:  
Marianne Ruf, Aspstrasse 13, 4702 Oensingen [info@gfk-sat.ch](mailto:info@gfk-sat.ch)  
Webmaster / Internet: Markus Jedele [jedele@greenmail.ch](mailto:jedele@greenmail.ch)  
Redaction: Daniel von Burg, Zollgasse 4, 2543 Lengnau (dub),  
[vonburg@postmail.ch](mailto:vonburg@postmail.ch) & Heiner Staub (hs)  
Traductions: Claire Bertholet  
Délai de rédaction No 12/13: 1<sup>er</sup> semaine de septembre 2013