



Cart'info

Bulletin d'information de la Société Romande de Cartophilie
Fondée en 1979 - Décembre 2018 - N° 86

Propos présidentiels

L'hiver... Déjà !

Comme le dit la chanson, c'est le temps qui court, court... Le long été sec semble déjà lointain et l'automne s'éclipse à son tour en ce dernier mois de l'année. L'hiver et ses journées grisailles, qui nous incitent à ouvrir nos albums plutôt qu'à affronter la bise, sonne à notre porte.

Hélas, je dois vous annoncer le départ vers sa dernière demeure de notre ancien président, Charles Puthod, au crépuscule de novembre. Il ne pourra malheureusement pas nous accompagner vers le quarantième anniversaire de notre société, en 2019. Un comité spécialement constitué est au travail en vue des festivités qui marqueront cet anniversaire. Les détails vous seront communiqués dans le numéro de mars du Cart'info. Réservez d'ores et déjà le 19 janvier pour notre souper annuel au Tennis Club LS et le 28 avril, date de notre bourse annuelle qui aura lieu, comme cette année, à Cossonay.

Je vous souhaite, de la part du comité, de belles fêtes de Noël et une bonne année cartophile

2019

Votre président,
Jacques Rosset



Bonne et heureuse Année

Société Romande de Cartophilie, Case postale 7452, 1002 Lausanne

Président: Jacques Rosset, tél. 079 464 30 85, president@cartophilie.ch

Secrétariat: admin@cartophilie.ch

Secrétariat bourses: Marlène Domenjoz, bourses@cartophilie.ch

Rédacteur: Gérald Hadorn, redacteur@cartophilie.ch

Digitalisation et mise en page du bulletin, webmaster : Michel Viredaz, bulletin@cartophilie.ch

Trésorier: Roger Fiaux, caisse@cartophilie.ch

Imprimé en Suisse — Internet: www.cartophilie.ch

A vélo !

Gérald Hadorn

Les cartes postales proviennent des collections de Jacques Rosset et de l'auteur.

Le vélo : voilà bien un thème de collection qui offre aux cartophiles de quoi remplir de nombreux albums ! Moyen de transport le plus utilisé dans le monde entier, la petite reine est présente pour les déplacements quotidiens, les loisirs, le sport etc et se présente sous des formes variées pour répondre au mieux aux multiples besoins de ses utilisateurs.

Après avoir été relégué au second plan par l'essor de l'automobile, cet engin a bénéficié ces dernières années d'un vif regain d'intérêt : peu encombrant, accessible aux bourses les plus modestes, il bénéficie, entre autres de la prise de conscience des problèmes environnementaux, de son adaptation aux milieux urbains par le peu de place qu'il occupe, du besoin de mouvement et de maintien de sa forme physique ainsi que d'un engouement certain dans les loisirs. Les nombreux perfectionnements dont le vélo a récemment fait l'objet contribuent également de façon déterminante à ce nouvel essor. Cet état de fait a été largement confirmé, dans notre pays, lors de la votation fédérale du 23 septembre dernier, entérinant l'inscription des voies cyclables dans la Constitution.

L'an dernier, le vélo est entré dans son troisième siècle d'existence. C'est en 1817 que le baron allemand Karl Drais invente un engin à deux roues alignées reliées par un cadre en bois, désigné tout naturellement *la draisienne*. Ce véhicule n'est pas muni de pédales et le cycliste primitif qui l'enfourche le met en mouvement en appuyant alternativement des deux pieds sur le sol. Après avoir rencontré un certain succès, la draisienne est concurrencée par les premiers vélos à pédales... avant de réapparaître récemment dans une version réduite destinée aux enfants en bas âge.

Les pédales des premiers vélos sont montées dans l'axe de la roue avant. On les rencontre dès les années 1860. Afin d'en augmenter la vitesse, la première solution a consisté à accroître sensiblement le diamètre de la roue avant, donnant naissance, dans les années 1870, au *grand bi*, dont l'usage demande quelques talents d'équilibriste. Entre temps, l'ajout d'un frein et de garnitures de roues en caoutchouc dur assurent un minimum de sécurité et de confort.

Un progrès considérable marque l'année 1884, avec l'invention par l'anglais John K. Sharley d'un vélo sur lequel le cycliste est placé à l'arrière et entraîne son véhicule à l'aide d'une transmission par chaîne. Un plateau, placé entre les deux roues, porte

désormais les pédales et un pignon denté, qui équipe la roue arrière, est entraîné depuis le plateau au moyen de la chaîne. Le vélo est d'autant plus rapide que le diamètre du plateau est grand et celui du pignon petit. Ce système permet de réduire le diamètre de la roue avant du grand bi et d'offrir au cycliste un engin beaucoup plus maniable. A la fin des années 1880, l'invention du pneumatique par John Dunlop, perfectionné par Édouard Michelin, allié à celles d'un cadre en tubes d'acier et de roues à rayons, aboutissent à un vélo dont l'aspect général a peu évolué jusqu'à nos jours.

Ces perfectionnements, associés au passage d'une fabrication artisanale à la production en série et à la baisse de prix qui en résulte, entraînent un développement considérable de l'utilisation de la bicyclette, que les moins nantis peuvent désormais acquérir et dont le rôle utilitaire se confirme.

Les sportifs y trouvent également leur compte. Clubs et compétitions se multiplient. Le Tour de France est organisé pour la première fois en 1903 et sa réputation n'a pas terni depuis lors.

De nombreux progrès techniques sont réalisés au XXe siècle : systèmes à plusieurs vitesses, d'abord installés dans le moyeu de la roue arrière, puis dérailleurs de plus en plus perfectionnés permettant de s'affranchir de montées autrefois redoutables sinon inaccessibles sans entraînement; cadres de plus en plus légers construits, à partir des années 1980, en aluminium, titane puis fibre de carbone; suspensions à l'avant et à l'arrière; équipement de moteurs, à explosion au lendemain de la dernière guerre puis, récemment, électriques. Divers agrégats complètent la liste, en fonction des besoins de l'utilisateur. Le cycliste d'aujourd'hui dispose ainsi d'un vaste choix, allant du vélo basique bon marché au modèle personnalisé. Le prix de la petite reine peut ainsi aisément dépasser 10'000 francs pour les exemplaires les plus perfectionnés...

Le vélo a été largement honoré par la carte postale. Des cyclistes posant fièrement à côté de leur machine aux coureurs champions des grands tours, en passant par les vues de rues villageoises où les vélos sont bien présents, sans oublier les oeuvres des illustrateurs, il y a de quoi constituer une collection des plus variées.



Une petite idée en est donnée par les quelques exemples présentés ici.

*Avant de rouler, il faut acquérir sa monture.
Marchand de vélos et motos de la marque
Allegro à Thoune.*



Elégance !



Fierté !

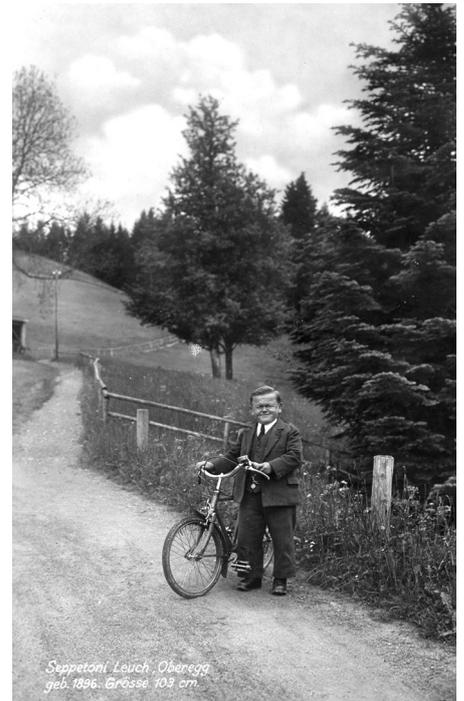


A vélo au travail ! Cheminot du chemin de fer Berne-Worb au début du XXe siècle.

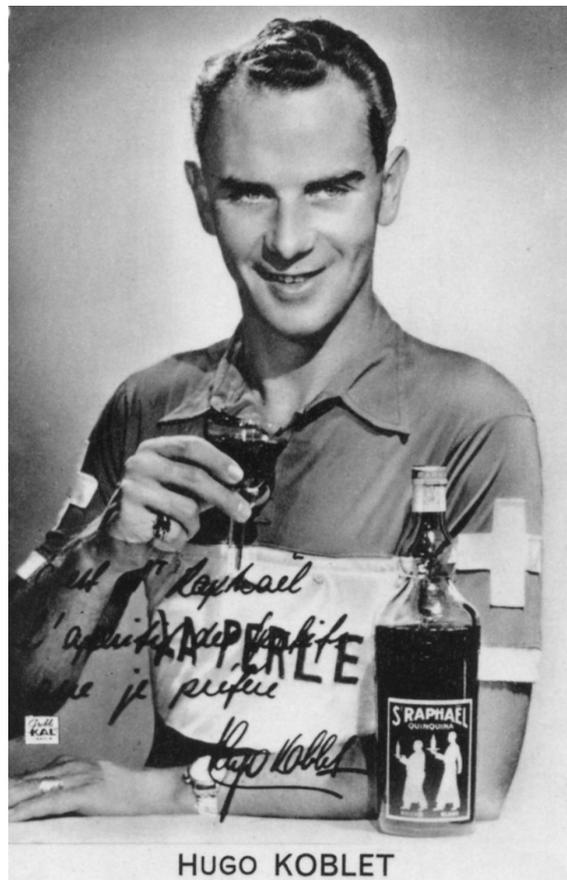


Un ancêtre des coursiers à vélo d'aujourd'hui, tout autant chargé mais avec une seule vitesse à disposition, vers 1950.

Résidant à Oberegg, en Appenzell, le nain Seppetoni Leuch, né en 1896, était connu loin à la ronde. Sa taille de 103 cm ne l'a pas empêché de trouver le vélo qui lui convient.



Seppetoni Leuch, Oberegg geb. 1896. Größe 103 cm.



Gauche: cycliste suisse célèbre, Ferdie Kubler était aussi moniteur de ski patenté. Cette carte le présente dans ces deux activités, avec autographe authentique du sportif daté du 9 mars 1967.

Droite: autre célèbre coureur cycliste suisse, Hugo Koblet, attire l'intérêt des agents publicitaires et boit volontiers un petit verre d'apéritif St Raphaël.

Bas: il est malheureusement trop tard pour visiter le gigantesque studio utilisé en 1904 pour immortaliser ces 42 membres de la société de cyclistes hommes de Zurich.





Vue générale du vélodrome de la Pontaise, à Lausanne, le jour de son inauguration, le 25 juin 1922.



Sur la piste du vélodrome de Lausanne, les motards « tirent » les cyclistes.

Coupes, trophées et prix attendent les vainqueurs.



Championnat suisse de cross à Lausanne, 1922. Le coureur Jean Martinet a bien mérité la coupe du vainqueur !

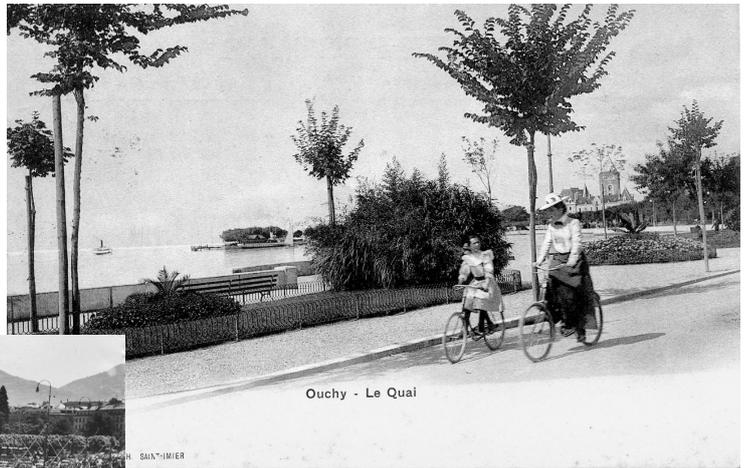


Droite: préparatifs d'une course à Aigle, le 14 juillet 1925. 75 participants.

Gauche: carte commémorative du Tour de France 1948, 15e étape d'Aix-les-Bains à Lausanne.



Promenade à vélo sur le quai d'Ouchy au tout début du XXe siècle.



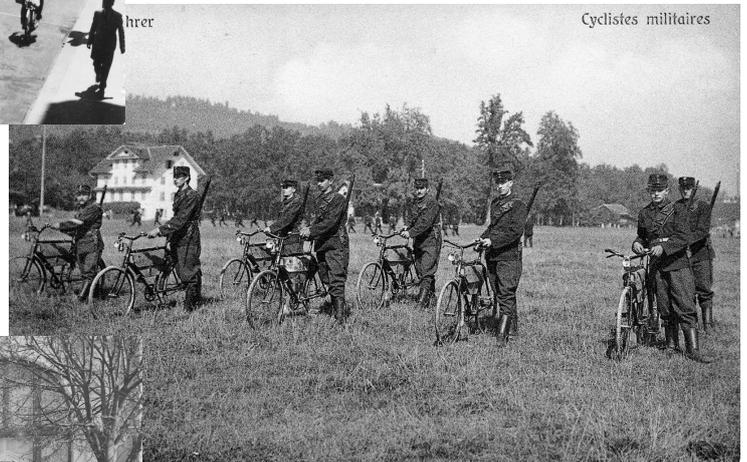
Ouchy - Le Quai

Heure de pointe au carrefour du pont du Mont-Blanc à Genève, années 50. Les cyclistes dominent la scène !



SALA-TIMIER

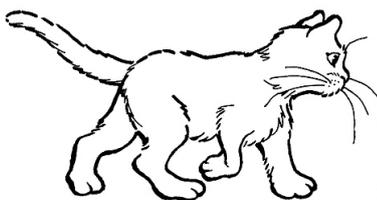
Le vélo militaire, aussi inconfortable que robuste !



Cyclistes militaires



La section lausannoise de l'Union suisse des cyclistes ouvriers « Solidarité ». Les vélos sont appuyés deux à deux pour assurer leur équilibre.



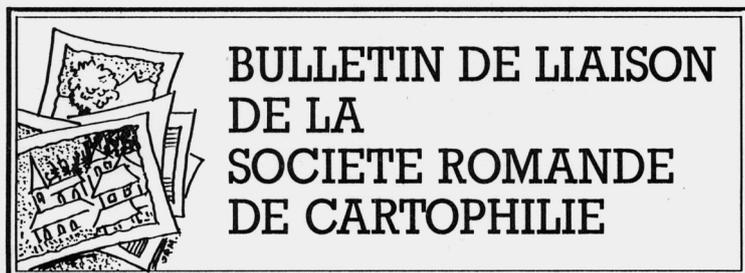
Il est plus facile de dessiner des chats à vélo que de les y photographier !



Hardi les gars ! Gagnez tous !!

Petite histoire... du bulletin de la SRC

Michel Viredaz



NO 1
SEPTEMBRE 1993

Le premier bulletin de la SRC a paru bien des années après la fondation de l'association, en septembre 1993, il portait le numéro 1 et mentionnait un essai sous le numéro 0, que nous n'avons pas retrouvé.

Par la suite, la numérotation a été modifiée, changée, puis abandonnée pour un système de datation par trimestre, puis par mois. Après des périodes irrégulières, le bulletin a été revivifié sous la présidence de Jules Perfetta au 4e trimestre 2006, avec un nouvel en-tête, du moins son esquisse.



La typo Harrington n'avait encore été adoptée pour les titres. Elle apparaît en juin 2009.

Une année plus tard, c'est la touche finale : le logo SRC est intégré dans les vêtements d'Alphonsine, sans trop de soucis. 70 ans ont passé depuis le décès de Mucha (1860-1939) et il n'y a donc en principe plus de droits d'auteur.



Nous sommes assez certains de connaître tous les bulletins édités, qu'on peut trouver sur notre site Internet. Sans le test No 0, il y en a eu 85. D'où l'idée soudain tombée du ciel de recommencer la numérotation. Le présent bulletin, qui célèbre le 25e anniversaire de notre publication, devient donc le

No 86 de décembre 2018