

## Pendant le mois...

Le 12 novembre 1951, un éboulement de terrain ensevelissait la ligne du Simplon près du hameau de Burra, entre Varzo et Preglia. Tout trafic fut interrompu jusqu'au 27 décembre de la même année, c'est-à-dire jusqu'à ce qu'on eût dégagé au moins une des voies des mètres de terre et de rocher qui la recouvraient. Pendant la construction du tunnel à deux voies du Rio Rido, les trains circulent à simple voie entre Varzo et Preglia (443 jours). Une voie du tunnel fut mise en service le 8 février 1953. La seconde vient de l'être, le 16 mars. La voie à ciel ouvert empruntée jusque-là par les trains est maintenant hors service.

En gare de *Lausanne*, le quai I est prolongé et la voie directe pour Berne transformée. La station de *Reuchenette-Péry* (fabrique de ciment) aura une nouvelle voie 5. On a adjugé les travaux de terrassement, de maçonnerie et de bétonnage pour l'infrastructure de la deuxième voie de *Gorgier à Bevaix*, sur la ligne du pied du Jura.

Sur le parcours *Soleure-Luterbach*, la deuxième voie est provisoirement posée jusqu'à la rive gauche de l'Emme, près de la station de Luterbach. Le montage du nouveau pont en acier à parois pleines commencera probablement en mai. Le gros œuvre du pavillon d'enclenchement 2, à Soleure, est terminé. On prévoit pour 1953 : l'aménagement de la station de *Luterbach*, comprenant essentiellement la construction d'un quai intermédiaire de 260 m, d'un passage sous voies et d'un enclenchement électrique, la pose de la deuxième voie *Luterbach-Deitingen*, la construction dans cette dernière station d'un passage sous voies et d'un quai extérieur.

Le nouveau quai 5 de la gare de *Bâle CFF* sera prêt pour le changement d'horaire de ce printemps. En avril, on commencera à construire le passage sous voies d'Altmark, près de Liestal. Actuellement, on transforme les voies d'entrée de *Cadenazzo*, côté est. La deuxième voie *Giubiasco-Cadenazzo* pourra être mise en service pour le prochain changement d'horaire.

Etat des travaux de la double voie *Unterterzen-Murg* : En pleine voie : Etablissement de remblais pour la deuxième voie (en tant que cela n'a pas déjà été fait ces dernières années), remplacement de cinq des huit passages à niveau par des passages inférieurs (réalisés en partie), creusement de la tranchée du tunnel du *Buel*, près de Murg, côté *Unterterzen* (presque achevé). L'agrandissement du tunnel se poursuit lentement, derrière une paroi de protection séparant la voie en service du chantier (voir photographie), car il faut évidemment maintenir la circulation des trains. On a mis en soumission ou adjugé les travaux de transformation du bâtiment de la station d'*Unterterzen* et de remblayage pour l'infrastructure des nouvelles installations de la gare de *Buchs*.

Le 12 mars, les Chemins de fer fédéraux ont enfin reçu la deuxième des 31 *automotrices CFe 4/4* qu'ils ont commandées et dont la première fut livrée en mai 1952 ! Les autres doivent suivre à raison d'une par mois. Le nouvel horaire 1953/1954 introduira une nouvelle communication rapide *Zurich-Francfort-Zurich*, l'*Helvetia-Express* (automotrice diesel à trois éléments de la série VT 08.5, 800 CV, deuxième classe et salle à manger). Des courses d'essai ont eu lieu le 11 mars pour vérifier les temps de parcours. Les Chemins de fer fédéraux ont mis en service le premier des wagons, portant deux grands containers, commandés pour le transport des ciments.

Des représentants des chemins de fer allemands, autrichiens, belges, danois, français, hollandais, italiens, luxembourgeois, sarrois et suisses ont signé le 2 mars, à Berne, la *Convention Europ* pour l'emploi en communauté de 160 000 wagons. Les Chemins de fer fédéraux suisses ont mis 4 000 wagons dans ce parc (cf. l'article intitulé *La convention Europ* dans le *Bulletin des CFF* n° 12/52).

La convention est entrée en vigueur le 15 mars ; le bureau a commencé son travail le 13.

La nouvelle ligne *Sembrancher-Le Châble* (6,5 km) du chemin de fer *Martigny-Orsières* est près d'être achevée. Elle servira surtout au transport du matériel pour les grands chantiers de construction de barrages du Mauvoisin et de la Grande Dixence. Elle franchit la vallée de la Dranse, près de Sembrancher, sur un viaduc en béton de 350 m de long et de 10 m de haut, qui exigea 1700 m<sup>3</sup> de béton et 200 t d'acier.

G.

### Quelques mots des Chemins de fer du Jura (CJ)

Nous avons déjà eu l'occasion de tenir nos lecteurs au courant de la réorganisation technique des Chemins de fer du Jura, qui comptent 75 km de voie étroite et 13 km de voie normale.

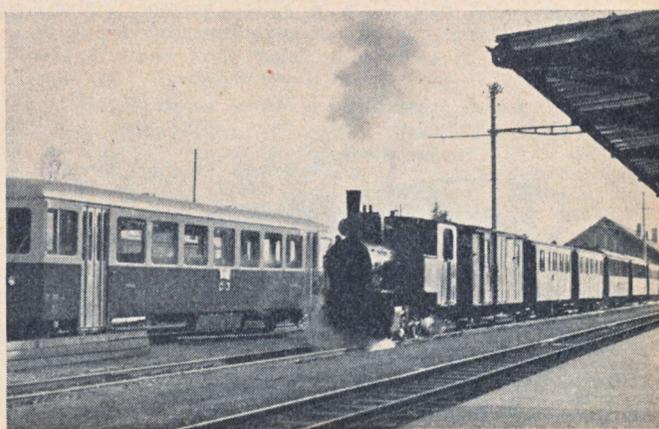
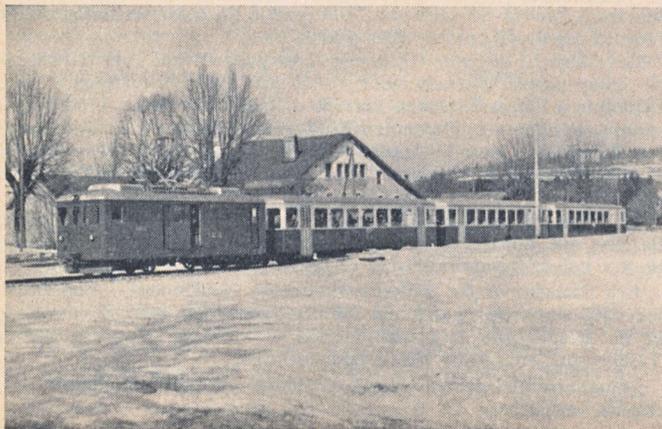
Le 3 mars dernier a eu lieu la collaudation de la ligne électrifiée *Saignelégier - Le Noirmont - La Chaux-de-Fonds*. Auparavant, on avait complètement refait la voie sur cette ligne et sur celle de *Tavannes à Tramelan* et au *Noirmont* (nouveau ballast, nouveaux rails et nouvelles traverses sur presque toute la distance), sauf dans les gares, *Saignelégier* mis à part. On disposait, en effet, de 16,4 millions de francs pour toute la transformation, la reconstruction d'ouvrages et le matériel roulant ; cette somme ne suffisait malheureusement pas pour le renouvellement des voies des gares. Entre *Saignelégier* et *Glovelier*, on a presque terminé la réduction de la voie normale à une voie d'un mètre d'écartement, de même que la réfection de l'infrastructure et la pose de la ligne de contact. Il est probable que les Chemins de fer du Jura pourront exploiter cette ligne à l'électricité dès le commencement de l'été prochain. Parmi les grands travaux actuellement en cours d'exécution, nous citerons les ateliers de réparation et une remise pour le matériel roulant à *Tramelan*, ainsi qu'une remise du même genre à *Saignelégier*. Dans le bâtiment transformé de la gare de *Tramelan*, on trouve maintenant un buffet coquet et bien tenu. Sur la place de la gare de *Glovelier*, on a installé un réseau de voies étroites. L'ancien chemin de fer à voie normale utilisait dans cette gare les voies des Chemins de fer fédéraux. La plus petite courbe a un rayon de 70 m sur le parcours *Tramelan-Tavannes-Le Noirmont*, de 100 m sur celui de *Saignelégier à La Chaux-de-Fonds* et de 200 m sur celui de *Saignelégier à Glovelier*. La déclivité maximum est de 50‰ ; elle se trouve sur le trajet *Tramelan-Le Noirmont*.

Le matériel roulant électrique, d'un rouge écarlate, comprend : 3 fourgons automoteurs *Fe 4/4* (deux bogies), essentiellement affectés à la traction des trains de marchandises. Le poids en est de 36 t et la longueur hors tampons de 11 940 mm. Ces véhicules ont deux moteurs d'une puissance unihoraire de 740 CV et la commande multiple. Le maximum de vitesse est fixé à 60 km/h. La charge remorquée peut atteindre 100 t entre *Tavannes* et *Tramelan* (déclivité maximum de 40‰) et 80 t entre *Tramelan* et *Le Noirmont* (50‰). Les anciennes petites locomotives à vapeur, d'un poids de 16 t, pouvaient remorquer seulement de 30 à 40 t. Les fourgons automoteurs sont livrés.

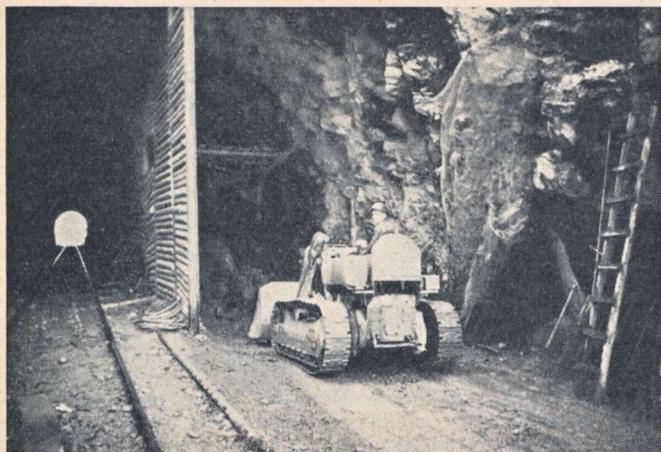
6 wagons de commande *Ct 4* (seulement de troisième classe), pesant 18 t et offrant 57 places assises (avec les strapontins) et 43 places debout. Ils ont aussi la commande multiple et une longueur hors tampons de 16 760 mm.

8 *automotrices légères CFe 4/4* (seulement de troisième classe), d'un poids de 24 t, d'une longueur hors tampons de 16 760 mm

A gauche. Nouveau train des CJ (une auto-motrice *CFe 4/4* et 3 wagons de commande *Ct4* — A droite. Confrontation du présent et du passé à *Saignelégier*



Photos CFF



Elargissement du tunnel du Buel près de Murg, sur le lac de Wallenstadt, pour la pose de la double voie. A gauche, la paroi de protection  
Photo CFF

et d'une puissance unihoraire de 450 CV. Elles ont deux moteurs, la commande multiple, un compartiment à bagages, 42 places assises (avec les strapontins) et une plate-forme pour voyageurs debout. La vitesse maximum est de 60 km/h. Les trains de voyageurs seront composés d'ordinaire d'une seule automotrice ou d'une automotrice et d'un wagon de commande (une unité). En cas d'affluence, on accouplera plusieurs unités ensemble. Les constructeurs livrent en ce moment ces véhicules, qui auraient dû être

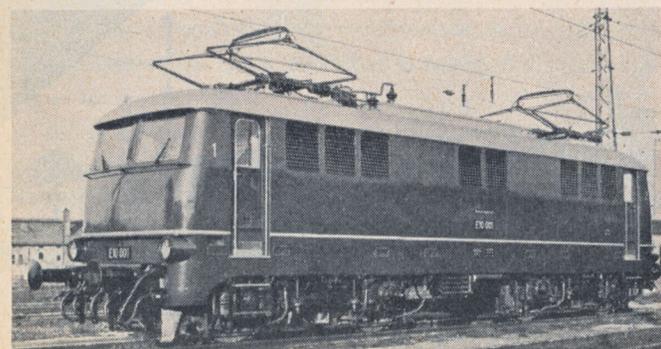
## Les chemins de fer à l'étranger

En 1952, les *Chemins de fer italiens de l'Etat* ont reconstruit encore toute une série de lignes et d'ouvrages d'art importants, détruits pendant la guerre : Sur la ligne *Lucca-Piazza al Serchio*, la voie sur toute la longueur de *Vairano à Iserme* (45 km) ; sur la ligne *Trofarello-Ceva*, la deuxième voie de *Cormagnola à Cavallermaggiore* (15 km) ; sur la ligne *Prato-Pistoia*, la deuxième voie de *Montale à Prato* (8 km) ; les ponts des lignes *Vérone-Brenner*, *Vairano-Iserme*, *Casarsa-Gemona*, *Bologne-Ancône*, *Bologne-Foggia*, *Meta-ponto-Reggio de Calabre* ; rétablissement définitif de la voie entre *Vorazzo et Celle* (Gênes-Vintimille). La modernisation du bâtiment de la gare principale de Turin est près d'être terminée.

L'administration du métropolitain de Rome (Ufficio superiore per le ferrovie metropolitane e foranee del ministero) est autorisée à commander les 18 motrices (courant de traction continu de 1500 V) nécessaires pour l'exploitation du parcours de la gare de Termini à la place des Expositions, long de 9,6 km, qui sera la première ligne du métropolitain de Rome. Les motrices auront six compartiments de huit sièges et de nombreuses places debout. Les voitures auront chacune quatre portes latérales, l'accouplement automatique avec tampons médians et un poids de 36 tonnes. Le maximum de vitesse sera de 100 km/h. Le parcours Termini-Expositions se fera en 13 minutes et demie, à la vitesse commerciale de 43 km/h.

Le réseau national à voie large (1 m 676) des *Chemins de fer espagnols* (RENFE) comprend 14 620 km ; celui à voie d'un mètre 12 km (ligne de Ceredilla, près Madrid, au col de Navacerrada).

Nouvelle locomotive électrique B<sub>0</sub>-B<sub>0</sub> du type E 100001 (15000 volts, 16 2/3 Hz) des Chemins de fer fédéraux allemands



remis aux Chemins de fer du Jura en juin 1952 déjà. Il y a donc un sérieux retard. L'entrée en vigueur de l'horaire des trains électriques s'en trouvera différée d'un à deux mois.

Sur les lignes Saignelégier-La Chaux-de-Fonds et Tavannes-Tramelan-Le Noirmont, il est prévu de faire circuler neuf paires de trains (il y en a actuellement quatre). Un train local mettra 55 minutes pour parcourir la distance Saignelégier-La Chaux-de-Fonds, ce qui fera un gain de douze minutes sur l'horaire présent. La nouvelle communication Tramelan-La Chaux-de-Fonds, avec changement de train au Noirmont, n'exigera plus que quatre-vingts minutes, au lieu de 1 h. 57 minutes. Depuis le 13 mars, les trains électriques circulent également entre Saignelégier et La Chaux-de-Fonds.

Sous la direction ferme et décidée de M. von Kaenel, ingénieur, les Chemins de fer du Jura ont accompli en très peu de temps une remarquable réorganisation technique de leur réseau et réalisé le maximum avec les 16,4 millions de francs dont ils disposaient, ce dont nous ne pouvons que les féliciter. De l'ancien et vétuste chemin de fer à vapeur sexagénaire, ils ont fait un réseau électrifié moderne, capable de rendre à la population jurassienne les services qu'elle attend de lui.

G.

S. Exc. le baron Adolphe Bentinck, ministre des Pays-Bas en Suisse, a prié le chef du Département fédéral des postes et des chemins de fer d'exprimer à la Direction générale des CFF la gratitude du gouvernement et du peuple hollandais pour la grande aide apportée aux organisateurs de la collecte en faveur des victimes des inondations sur les côtes de la mer du Nord.

A part cela, il y a 5 000 km de lignes à voie étroite qui appartiennent à des compagnies privées. La plus grande partie des chemins de fer espagnols ont, en raison du sol très accidenté de la péninsule ibérique, des lignes de montagne accusant des déclivités allant jusqu'à 27 ‰.

Le réseau ferré d'Espagne, et d'abord celui de la RENFE, doit être modernisé d'ici 1958 selon un plan général prévoyant une dépense de douze milliards de pesetas. Dans ce plan, les voies sont réparties en trois groupes, comme il suit :

- 1<sup>er</sup> groupe : voies à poser complètement ou à transformer partiellement ;
- 2<sup>e</sup> groupe : voies devant être entièrement refaites, mais pas dans toutes leurs parties ;
- 3<sup>e</sup> groupe : voies demandant seulement un entretien soigné pour être remises en état.

Au début de 1952, on avait achevé 453 des mille kilomètres de voie à transformer complètement, et 2 676 des 5 100 km à renouveler. Sur les lignes non encore réparées, la vitesse maximum est de 80 km/h ; elle atteint de 90 à 100 km/h sur les lignes retouchées. A quelques rares exceptions près, les rails sont toujours de douze mètres.

Les *Chemins de fer de l'Etat suédois* ont l'intention de consacrer, jusqu'à la fin de 1953, 300 millions de couronnes à la modernisation de leur exploitation et de leurs installations ; 120 millions seront affectés à l'amélioration de la superstructure et des signaux, à l'électrification et à la rénovation d'autres installations ; le reste servira à l'achat de véhicules. Une partie du matériel roulant sera fournie par des fabriques allemandes.

Les *Chemins de fer de l'Etat norvégien* poursuivent l'électrification de leurs lignes. Actuellement, 1025 km (23 % du réseau) sont exploités à l'électricité. On prévoit d'électrifier encore 1150 km, à savoir les lignes Drammen-Eidanger, Ski-Sarpsborg, Høhnefoss-Roa-Oslo, Voss-Høhnefoss (ligne de Bergen), Roa-Gjøvik, Hamar-Dombas-Trondheim. Les travaux dureront de dix à douze ans.

En 1953, on prévoit la livraison de neuf locomotives électriques, de cinq automotrices électriques, de quatorze automotrices diesel, de dix voitures panoramiques et de 29 voitures de banlieue.

Les *Chemins de fer fédéraux autrichiens* continuent à construire les bâtiments des gares de Vienne-Ouest, d'Innsbruck, de Graz et de Klagenfurt. Les installations de voie de la gare ouest de Vienne sont en grande partie transformées.

Dans le tunnel de Semmering, les trains circulent en double voie depuis fin février.