

subissons celui d'autrui. Il est donc parfaitement logique de sentir les frottements nés des différences de conceptions. Ce qui est moins logique, en revanche, c'est de ne pas chercher à faire un geste conciliateur, à abdiquer son intransigeance, sa position. Si chacun était disposé à la bienveillance et la témoignait, le monde irait beaucoup mieux. Prenons par exemple le modèle parfait : la politesse. Cette fleur délicate est à la base de nos relations. Flétrie, elle laisse parfois de bien pénibles souvenirs. S'il y a une qualité qui devrait sans cesse être embellie, c'est bien celle-là. Un bonjour n'a l'air de rien, un bonsoir non plus. Pourtant que de réflexions ne peut-on faire lorsqu'on remarque l'oubli volontaire d'une si élémentaire courtoisie. Un inférieur saluant un supérieur ou même un égal en grade et ne recevant en retour qu'un silence réfrigérant, ne peut se défaire d'une pénible impression. Le collègue paraît fâché, alors que le gradé semble hautain, distant, inaccessible ou méprisant. On peut lire sur son visage quelque chose comme : « Te saluer, en enlevant mon chapeau, trop d'honneurs pour un subalterne comme toi... », car il faut être juste d'ajouter que le même personnage sait fort bien fournir sa ration de sourires en saluant plus bas que terre ses supérieurs directs ou indirects. C'est ainsi que l'on crée une ambiance, heureuse ou malheureuse. Les petites choses cultivées provoquent à la longue les rancœurs. Pour améliorer les relations humaines, il est indispensable de traiter chaque homme comme un être utile, comme un homme doué de sensibilité, comme une créature de Dieu. « Aimez-vous les uns les autres », dit Jésus à ses disciples ; c'est sûrement difficile, mais non impossible...

Il faut vouloir devenir indulgent et penser que notre prochain nous supporte aussi. En agissant à son égard avec charité, on peut trouver matière à contentement. De plus, rien ne se remarque autant que la confiance ou la méfiance.

Un chef psychologue se fera un devoir de faire confiance à ses collaborateurs, leur donnant ainsi le sens des responsabilités. Le travail est, certes, plus plaisant lorsque chacun sait qu'il est un rouage dont on apprécie la marche ; pour cela un bon mot à l'occasion n'est jamais superflu.

Un chef doit savoir discerner les causes d'un manquement ; c'est là qu'interviennent l'homme et son cœur, l'homme qui peut punir ou sauver, qui peut détruire ou remonter le moral. L'influence d'un supérieur est énorme à cet égard. S'il a un geste aimable au bon moment, il peut tirer quelqu'un du désespoir et contribuer à sauver un être à la dérive. Si l'on savait la valeur des gestes, on serait étonné d'apprendre que plus d'un être humain aurait pu se tirer d'affaire grâce à un modeste réconfort moral. On est souvent dur dans nos relations et sans pardon pour les fautifs ! Le monde se meurt aujourd'hui d'un manque d'amour et de confiance. Nous serions riches de joies si seulement nous voulions essayer de faire le bien en commençant par de petites choses. Un service rendu avec gentillesse, une bonne parole sincèrement prononcée, une absence de mauvaises critiques déprimantes, stériles, et l'abandon de la médisance ou de la calomnie rendraient nos rapports humains plus agréables. Il n'est pas trop tard pour débiter dans cette voie. Si l'on ne réussit pas tout d'un coup, c'est qu'on ne peut d'un jour à l'autre changer notre « moi » ; mais au moins, en donnant suite à l'appel directorial généreux dans son essence, nous avons tous le loisir d'essayer, non demain, sur l'heure, à l'instant. Pour notre administration, cela pourrait être une source de bien. C'est pourquoi il n'est pas inutile de rappeler l'appel de la Direction générale, appel éloquent, capable de faire réfléchir chacun sur la responsabilité qu'il porte vis-à-vis d'autrui...

ANDRÉ DE BÜREN

Pendant le mois...

Les résultats d'exploitation de 1952, tout approximatifs qu'ils soient, ne laissent pas d'être réjouissants, puisque le compte d'exploitation a, en faveur du compte de profits et pertes, un excédent de recettes de 214 millions de francs, somme à peine inférieure de 760 000 francs à celle de 1951, qui fut pourtant une année de

grand rapport pour les Chemins de fer fédéraux. Dans le moins favorable des cas, le compte de profits et pertes de l'exercice écoulé se soldera sans déficit, ni bénéfice, ainsi que le prévoyait le budget. On ne s'attendait pas à un si bon résultat dans les premiers mois de 1952 !

Chinot improvise un fumoir



Le nombre des *voyageurs* (212 830 000) dépasse de 11 729 000 le record de 1951. Les recettes du service des voyageurs se sont montées à 300 441 000 francs, ce qui fait 26 087 000 francs de plus que l'année précédente. Il est surprenant que l'augmentation n'ait pas été plus forte, étant donnée la hausse des tarifs survenue l'an dernier. Peut-être peut-on expliquer cela par la forte réduction de prix concédée aux écoles pour leurs courses annuelles à l'occasion du cinquantenaire du réseau d'Etat. Les écoles, en effet, ont fait large usage de cette faveur.

Le tonnage des *marchandises* (19 840 000 t) a, en revanche, sensiblement baissé par rapport au volume de 1951 (— 1 834 000 t). Pour les recettes, la diminution représente quelque dix millions de francs. Et qu'auraient été les résultats sans la hausse des tarifs ? Le *trafic de transit* fut inférieur de 390 337 t (12,8 %) à celui de l'exercice précédent.

Au total, le *produit de l'exploitation* s'est élevé à 733 458 000 francs (augmentation par rapport à 1951 : à peu près 18 millions de francs). Les *dépenses d'exploitation*, elles, ont dépassé de 18,7 millions de francs celles de 1951 et atteint 520 millions de francs en chiffres ronds. On connaîtra en avril le résultat du compte de profits et pertes.

En *janvier 1953*, les *transports de marchandises* continuaient à diminuer (— 17,6 %), poursuivant ainsi l'évolution de l'an passé. Le recul est net surtout pour les importations et le transit. Au moment où se stabilise la situation économique, la concurrence de l'automobile se fait plus fortement sentir.

En 1952, les *ports de la rive droite du Rhin*, à Bâle, ont reçu 149 058 wagons (1951 : 176 062) et en ont expédié 149 989. Les transports d'importation ont représenté un tonnage de 2 079 955 tonnes nettes (2 547 193 t). Port de Saint-Jean : Entrée : 30 741 wagons (35 276), sortie : 30 741; au total : 381 479 tonnes nettes d'importations. Ports de Bâle-Campagne : Entrée : 42 627 wagons (47 593), sortie : 42 772 wagons (47 710). Au total : 659 303 tonnes nettes d'importations. Les camions ont transporté au départ des ports rhénans 5976 609 tonnes (29 % de plus qu'en 1951 !). A peu près 37 % des carburants liquides et solides arrivés dans les ports de Bâle en sont repartis par la route.

A fin 1952, les halles aux marchandises de *Berne et Lucerne* ont été entièrement dotées de *palettes*. Dans ces gares, comme dans les services des expéditions et des arrivages de *Zurich*, définitivement adaptés à la « palettisation », les nouvelles méthodes de travail sont introduites. En 1953, on compte étendre la transformation aux services des marchandises et places de transbordement suivants :

I ^{er} arrondissement	II ^e arrondissement	III ^e arrondissement
Bienne	Lugano	Winterthour
Lausanne-Sébeillon	Bâle-Saint-Jean	Saint-Gall
Neuchâtel		

De nombreuses entreprises privées s'intéressent aux palettes, adoptées également par les chemins de fer secondaires. Ces nouveaux engins ont été présentés, en même temps que d'autres (petits et grands containers, caisses pliables, etc.), aux commerçants, industriels et journalistes d'un grand nombre de villes de Suisse. A défaut de la coopération économique, sans doute plus difficile à obtenir, on se contente de la collaboration technique avec l'automobile. Dans sa séance du 30 janvier, le Conseil d'administration a ouvert un crédit de 2 705 000 francs pour le développement du système des palettes et la mécanisation des manutentions de marchandises. Cet argent servira à acheter de nouveaux tracteurs élévateurs, des chariots à fourche, des palettes, des cadres pour ces dernières, des casiers à colis, etc.

En janvier, il a circulé sur le réseau des Chemins de fer fédéraux 78 734 *trains de voyageurs*, contre 78 201 en 1952 (78 176 trains réguliers, 558 trains facultatifs et spéciaux) et 112 031 *trains de marchandises*, contre 111 402 (109 448 trains réguliers, 2583 trains facultatifs et spéciaux).

Les *automotrices rapides* sont partiellement commandées jusqu'en septembre pour des courses. Entre *Lausanne et Dijon*, l'*autorail* connaît un grand succès. Le 17 mai 1953, lors du changement d'horaire, des *voitures directes* commenceront à circuler entre *Bâle/Zurich et Locarno* (trains 156/60 et 67/167).

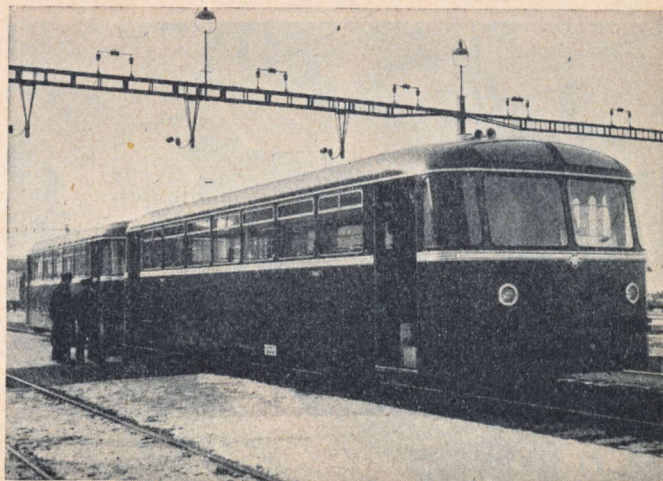
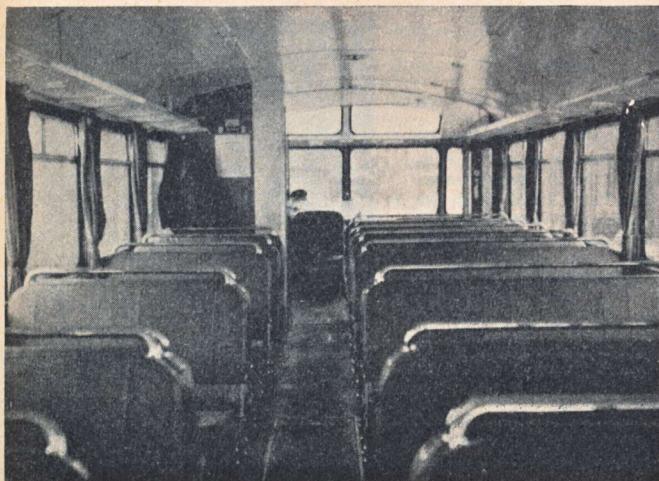
La deuxième *locomotive Ae 6/6 du Saint-Gothard* est livrée. On l'essaie actuellement. Les locomotives Ce 6/8 III 14 312 et 14 315 viennent d'être revisées ; elles sont affectées à des essais d'augmentation de vitesse de 65 à 75 km/h. Pour compléter notre information du mois dernier (*Bulletin* 2/53, page 26), voici les caractéristiques des *autorails DB* qui circulent provisoirement sur les lignes Niederweningen-Oberglatt et Etwilen-Singen : Poids en service du véhicule automateur, 13 t ; longueur hors tampons, 13 265 mm ; largeur de la caisse, 3000 mm ; écartement des essieux, 6000 mm ; puissance continue du moteur diesel, 110 CV ; consommation de carburant, 30 à 32 kg pour 100 km.

Précisons, par ailleurs, que des 80 voitures de banlieue dont nous avons annoncé l'achat dans notre dernier numéro, seules les six dernières commandées seront pourvues de sièges de tramway à dossier mobile.

La SNCF a amené à Bâle, le 11 février, un de ses *trains radiologiques* pour radiographier le personnel français de cette gare. Le convoi se compose de trois voitures, de la voiture de radiologie, d'une voiture-vestiaire et d'une voiture où se tient le personnel accompagnant (deux médecins, une infirmière-chef, une infirmière et un technicien). Il est possible de radiographier jusqu'à 350 agents par jour dans un train de ce genre.

Nos lecteurs ont été régulièrement tenus au courant des travaux de construction du tunnel de *Rio Rido*, entre Varzo et Preglia,

Autorail diesel des Chemins de fer fédéraux allemands, à l'essai sur les lignes Niederweningen-Oberglatt et Etwilen-Singen
Photos Zimmermann, Winterthour



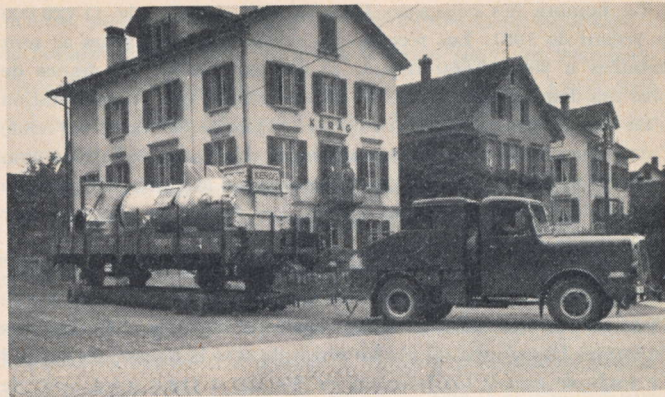


Quoi, une lanterne d'aiguille au milieu d'une voie ? — Ce n'est ni une plaisanterie, ni une nouveauté, mais simplement le résultat d'une transformation en cours à la gare de Soleure-Ouest. La voie si drôlement jalonnée est pour le moment en cul-de-sac. Elle s'arrête au bas de la photographie et sera prolongée plus tard !

sur la ligne du Simplon. Les FS ont mis l'une de ses deux voies en service le 8 février, après que l'ouvrage eut été béni par l'évêque de Novare. La cérémonie d'inauguration s'est déroulée en présence de MM. Malvestiti, ministre italien des communications, Escher, chef du département fédéral des postes et chemins de fer, Gschwind, président de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux, Marguerat, directeur du I^{er} arrondissement, Grimm, directeur du BLS, de représentants du clergé, de fonctionnaires supérieurs des FS et des CFF, de journalistes, etc. Le nouveau tunnel a été construit en un temps record. Il a coûté 1 278 000 000 de liras (9 millions de francs environ) avec les voies d'accès. Jusqu'à la mise en service de la deuxième voie, les trains de la direction nord-sud emprunteront encore la voie posée sur l'ancien tracé après l'éboulement.

La construction du nouveau viaduc de Cairasca, à l'entrée supérieure du tunnel hélicoïdal de Varzo, sera probablement terminée à la fin du printemps.

Sur la ligne *Bâle-Delémont*, les transports tant de voyageurs que de marchandises ont bien repris. Le nombre moyen des trains a été de 63 par jour en 1951. Cette circulation intense crée des difficultés croissantes aux fonctionnaires chargés d'établir l'horaire ; elle est aussi cause de fréquents retards, car seuls 10 km des 39 que compte la ligne sont à double voie (Bâle-Aesch). Pour remédier à ce fâcheux état de choses, il ne serait qu'une solution : doubler les deux tronçons Bärschwil-Laufon et Laufon-Zwingen. Pour des raisons financières, les Chemins de fer fédéraux ne peuvent pas la retenir pour le moment. Aussi prévoient-ils de scinder le parcours Liesberg-Laufon, long de 6,4 km, en posant une voie d'évitement de 450 m à *Bärschwil*, où un quai sera construit et couvert d'une marquise ; ce sera le début du doublement de la voie sur cette section. Le bâtiment de la gare et la halle aux marchandises, qui ne répondent plus aux besoins actuels, seront remplacés par la même occasion. Ils devaient, d'ailleurs, être de toute façon déplacés pour la nouvelle voie. Le Conseil d'administration a approuvé ce projet dans sa séance du 30 janvier et accordé le crédit nécessaire à son exécution.



Un transport de l'entreprise Kerag à Richterswil

D'abondantes *chutes de neige* et un *vent de tempête* ont, dans la nuit du 1^{er} au 2 février et dans la journée du 2, causé des perturbations importantes dans la circulation des trains en Suisse occidentale, en Suisse centrale et au pied du Jura, plus spécialement dans les centres de Zurich, Bienne et Berne, et provoqué de sérieux retards. La neige chassée a fortement entravé le fonctionnement des aiguilles et des signaux. Avant même d'être nettoyées, les aiguilles étaient de nouveau recouvertes de neige. La circulation routière ne fut pas davantage épargnée. Elle fut même partiellement paralysée en Suisse orientale. Au personnel ferroviaire va la reconnaissance de l'administration pour les efforts fournis durant ces rudes journées. Le 3 février, les trains circulaient de nouveau normalement. Entre le 6 et le 9 février, plusieurs avalanches poudreuses sont descendues dans la *vallée de la Reuss*, notamment au Bristenlauri et au Blankenlauri, et ont recouvert la voie ferrée en maints endroits, interrompant momentanément le trafic. Fort heureusement, ces avalanches n'eurent pas d'autres conséquences. Dans la région du Saint-Gothard, il est tombé relativement peu de neige. Il en tomba bien plus à la mi-février dans le *Jura occidental* où, des jours durant, les tempêtes de neige se succédèrent, recouvrant le sol d'une couche blanche d'une épaisseur jamais vue depuis quinze ans. Sur le réseau des Chemins de fer fédéraux, il n'y eut à ce moment-là aucune perturbation digne de mention. La *SNCF*, en revanche, dut suspendre complètement la circulation des trains du 12 au 14 février sur les lignes de *Vallorbe* et des *Verrières*. Du 15 au 18, elle ne put faire circuler, et encore très irrégulièrement, que des convois ne dépassant pas 250 tonnes. Les trains OS et SO, ainsi que l'autorail Lausanne-Dijon-Lausanne, durent être détournés par Genève-Culoz-Ambérieu-Bourg. Entre Frasnès et Boujeailles (Vallorbe-Dijon), la tempête a fait des conchères de trois à quatre mètres de haut. Ce n'est que le

Photos Mäder, Brienz



A gauche : le 20 février, le premier train du matin Meiringen-Interlaken-Est a foncé dans une avalanche descendue tôt à l'aube devant le tunnel de Bolauri, entre Ebligen et Oberried, sur les bords du lac de Brienz. — A droite : vue de l'intérieur du local à bagages de l'automotrice vers la cabine du mécanicien, par où la neige pénétra dans le véhicule. Le mécanicien put se mettre à l'abri à la dernière minute dans le fourgon.



19 février que les trains purent à nouveau marcher normalement entre Lausanne et Dijon. Sur la ligne *Morteau-Le Locle-Col-des-Roches*, la circulation fut même entièrement arrêtée du 12 au 18 février ; elle ne redevint normale que le 20. La tempête de neige des 15 et 16 février fut particulièrement néfaste à la circulation routière dans les cantons de Vaud et de Fribourg. De nombreuses automobiles restèrent prises dans la neige. La situation resta sérieuse jusqu'au 17. Dans la vallée de Joux, seul le chemin de fer parvint à maintenir les communications avec le reste du monde. Le changement de temps et la hausse de la température rétablirent bientôt les conditions de trafic.

Le 20 février, les Chemins de fer fédéraux ont failli enregistrer un grave accident. Le premier train du matin Meiringen-Interlaken-Ost roulait vers 6 heures entre *Ebligen* et *Oberried*, sur les bords du lac de Brienz, lorsqu'il entra en pleine vitesse dans une avalanche descendue peu auparavant tout près du tunnel du Bolai. Treize personnes furent blessées, douze sans gravité, l'autre plus sérieusement. La voie, couverte par plus de quatre mètres de neige, fut rendue le soir à la circulation.

Gn



Présentation de palettes et d'autres engins de manutention des marchandises à des commerçants et industriels en gare de Berne-Weyermannshaus
Photo CFF

Au sein des sociétés de cheminots

Le football à l'USSC

Seize équipes ont pris part au championnat de 1952, le premier à avoir été disputé en deux séries (A et B) de deux groupes chacune, savoir :

Série A : Aarau, Bâle, Bienne, Delémont, Lausanne, Sargans, Tessin et Winterthour ;

Série B : Coire, Erstfeld, Lucerne, Neuchâtel, Olten, Renens, Saint-Gall et Yverdon.

C'est également la première fois que l'équipe du Tessin participait au championnat.

En série A, *Tessin* fut le premier classé du groupe de Suisse orientale et *Lausanne* du groupe de Suisse occidentale ; en série B, la palme revient à *Lucerne* pour le premier groupe et à *Yverdon* pour le second.

En finale, *Lausanne* l'a emporté par trois buts à un en série A et *Yverdon* par trois buts à deux en série B.

Pour la première fois en 1952, on a donné des points aux équipes pour la correction montrée dans les jeux. Le résultat est réjouissant, ainsi qu'en témoigne le classement suivant :

1 ^{er} rang	Aucune pénalité	Aarau, Delémont, Renens, Saint-Gall, Tessin et Winterthour ;
2 ^e rang	2 points de pénalisation	Bâle, Coire, Lucerne, Olten ;
3 ^e rang	5 points de pénalisation	Neuchâtel ;
4 ^e rang	8 points de pénalisation	Sargans ;
5 ^e rang	10 points de pénalisation	Lausanne et Yverdon ;
6 ^e rang	12 points de pénalisation	Erstfeld ;
7 ^e rang	20 points de pénalisation	Bienne (forfaits).

Plus d'une section ont tenu à montrer de la correction dans les matches en 1952. Qu'elles en soient félicitées et qu'il en soit toujours ainsi !

Fac

Le parlement de l'USSC

L'Union sportive suisse des cheminots a tenu sa dernière assemblée des délégués le 7 décembre à Saint-Gall, où la section locale a réservé aux participants un chaleureux accueil et tout mis en œuvre pour maintenir la bonne humeur des collègues sportifs accourus. Nous remercions sincèrement nos aimables hôtes.

L'assemblée a exprimé sa reconnaissance à trois membres du comité central, les collègues :

Bühler Walter, secrétaire central,

Fischer Alfred, secrétaire français,

Hunziker Adolphe, représentant des footballeurs,

qui quittent leurs charges après de longues années d'activité.

Bien que les délégués de la Suisse romande aient demandé l'élection d'un nouveau secrétaire français, le comité central a décidé de renoncer au poste. A l'étonnement de beaucoup, l'assemblée générale le suivit dans sa majorité. On trouvera toutefois une solution devant donner satisfaction aux collègues romands.

Max Müller a été appelé à succéder à Adolphe Hunziker à la tête de la section de football. Franz Walker a été nommé membre du comité central en remplacement de Walter Bühler, qui passe à la commission technique du tir. Le comité central ne subit aucun autre changement ; il conserve à la présidence le collègue Max Pfister, qui a été réélu, comme on pouvait s'y attendre, par acclamations.

L'assemblée des délégués a rendu hommage à Adolphe Hunziker en le nommant président d'honneur, et à Alfred Fischer en le faisant membre d'honneur. Tous deux se sont acquis de grands mérites. L'assemblée a également honoré la mémoire de tous les membres de l'USSC décédés au cours de l'année.

Les rapports annuels sur les diverses disciplines sportives et sur les comptes n'ont pas donné lieu à discussion. Le budget