

## Pendant le mois...

Le fait le plus saillant de l'année *économique* 1952 a été la normalisation des affaires à un niveau élevé. Au milieu de l'année encore, le gros commerce et les exportateurs craignaient de devoir liquider à perte d'importants stocks de marchandises, encore nombreux aujourd'hui. Attendant une nouvelle baisse des prix, le public s'est abstenu dans une large mesure de faire des achats, limitant ceux-ci au strict nécessaire. Cependant, les prix n'ont pas baissé dans la mesure escomptée. La vente à crédit s'est fortement développée, en particulier pour les petits véhicules à moteur. D'une manière générale, dans le pays, on a constaté une préférence marquée pour les produits de moyenne qualité. Le consommateur, constamment appelé à payer des acomptes qui grèvent son budget (pour des appareils de ménage et des motocyclettes surtout), doit nécessairement se restreindre dans d'autres domaines.

Le délégué aux occasions de travail est d'avis que la main-d'œuvre restera totalement occupée cette année. Les possibilités de vente de notre pays à l'étranger n'apparaissent pas mauvaises. Les exportations, la construction et le tourisme doivent aussi pouvoir envisager l'année 1953 avec confiance.

En 1952, les *exportations* ont représenté une valeur de 4,7 milliards de francs (chiffre record). En décembre, on a enregistré la plus forte cote mensuelle jamais constatée, à savoir 465,5 millions de francs. Les chiffres du commerce extérieur les plus bas depuis 1913 sont ceux de 1935 (795 millions de francs d'exportations et 1283 millions de francs d'importations). Depuis lors, les exportations ont constamment augmenté en valeur. Par rapport à 1946 (première année de forte hausse depuis la guerre), l'augmentation, majoration des prix comprise, est en réalité de quelque 50 %.

Pour les *importations*, l'évolution est irrégulière. Le tonnage est monté en flèche après la guerre, et la valeur a presque quadruplé de 1945 à 1946. En 1948, les exportations atteignirent 8,6 millions de tonnes, puis baissèrent de nouveau à 7,2 millions, la valeur suivant une courbe parallèle et tombant de presque 5 à 3,8 milliards de francs. La guerre de Corée provoqua un nouveau *boom*, qui se poursuivit jusqu'en 1951, année record avec 10,25 millions de tonnes et 5,9 milliards de francs. L'année dernière, on constata une nouvelle et légère régression (5,2 milliards de francs). Le solde passif de notre balance commerciale a été en 1952 de 457 millions de francs. Il est beaucoup moins fort que ces six dernières années.

Les *transports de marchandises* ont continué à reculer en décembre, par rapport à décembre 1951, mais moins qu'en novembre.

L'année dernière, les Chemins de fer fédéraux ont transporté au total 19 966 367 kg de fruits et légumes du *Valais* (1996 wagons de 10 tonnes), dont 3664 tonnes de fraises, 2043 tonnes d'abricots, 5074 tonnes de poires, 3756 tonnes de pommes et 2379 tonnes de tomates.

Le trafic sur la ligne du *Saint-Gothard* a fortement repris en décembre ; il a atteint, en moyenne journalière, 23 800 tonnes brutes. Le service de l'exploitation a dû prendre des

mesures pour faciliter le passage à Chiasso des grandes quantités de marchandises en transit, dont de très nombreux transports de denrées alimentaires (principalement des fruits du Midi, des choux-fleurs et des salades). A titre provisoire, on a notamment arrêté à Biasca tous les trains de marchandises venant du nord pour Chiasso ; on les y a reformés de manière qu'ils n'aient à passer le dos d'âne ni à Bellinzona ni à Chiasso. A Biasca, le service des manœuvres se fit sans interruption durant un certain temps. Autre mesure, on a encore accéléré l'acheminement des wagons de denrées alimentaires. Depuis le 14 décembre, on a une relation extrêmement rapide de Bologne (centre collecteur des wagons de denrées alimentaires du sud de l'Italie) *vers le Nord par Chiasso et Bâle*. En décembre, Chiasso a eu en tout 65 247 entrées et sorties de voitures et de wagons (1951 : 70 625).

Domodossola et Genève ont également annoncé un réjouissant trafic de transit.

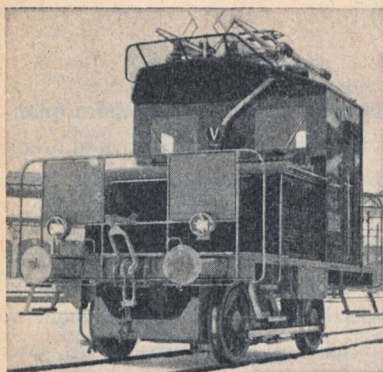
En 1952, le *ferry-boat* Romanshorn-Fredrichshafen a transporté environ 17 000 wagons à travers le lac de Constance.

Le *transport des personnes* a été, comme ces dernières années, très important durant les fêtes de Noël et de Nouvel-an. Les recettes ont été légèrement plus fortes qu'en 1951. Du 15 au 26 décembre, de nombreuses places ont été réservées dans les trains de la ligne du Saint-Gothard pour l'Italie, ce qui a nécessité le roulement de 57 voitures de renfort. A Nouvel-an, du 2 au 4 janvier, 36 000 personnes sont rentrées des Grisons et 24 000 de la Suisse orientale. L'année passée, 1 342 087 voyageurs, dont 766 430 ressortissants italiens, ont transité par Chiasso en direction de l'Italie ; en sens inverse, il a passé 1 487 638 voyageurs, dont 910 281 Italiens, ce qui fait au total 2 829 725 personnes.

La direction de la fabrique Maggi, à Kempthal, a exprimé, dans la *revue de l'entreprise* n° 12/52, sa vive reconnaissance au chef de gare *Bernhard*, qui a pris sa retraite à la fin de l'année et qui a rendu, au cours de sa carrière, de précieux services à la fabrique. Nous sommes heureux pour lui de cette marque de gratitude.

Dans le tunnel du Saint-Gothard. Visite de la station





Le nouveau tracteur Tem

A fin 1952, les Chemins de fer fédéraux avaient 539 *voitures légères* en service. Actuellement, ils en ont encore 220 en construction. Les 80 *voitures légères* C4ü, à portes médianes, destinées au trafic de banlieue, seront pourvues, comme les six *voitures* récemment

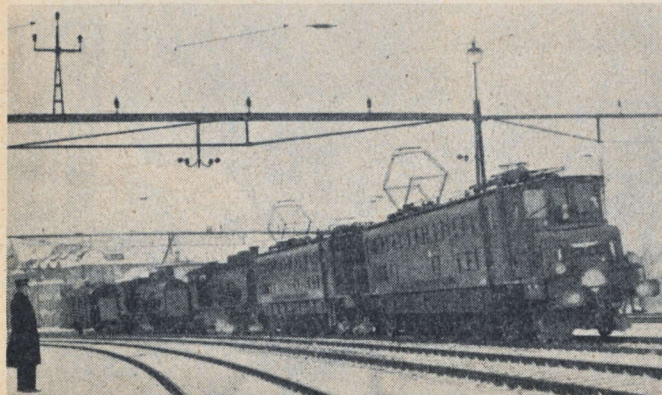
commandées, de sièges de tramway à dossier mobile.

Depuis quelque temps il circule sur le réseau des Chemins de fer fédéraux des *tracteurs de manœuvre* (Tem) avec pantographe, transformateur et groupe générateur de courant diesel. Ils peuvent être utilisés aussi bien sur les voies électrifiées que sur les embranchements et voies industrielles sans ligne de contact. Ce tracteur, circulant comme véhicule moteur électrique, peut remorquer ou pousser une charge de 270 tonnes à 15 km/h ; cette vitesse tombe à 8 km/h en régime diesel-électrique. Les nouveaux tracteurs doivent remplacer progressivement les machines à vapeur de manœuvre irrationnelles, dont sont encore dotées de nombreuses gares et stations n'ayant pas toutes leurs voies électrifiées.

Sur les lignes *Oberglatt - Niederweningen* et *Etzwil-Singen*, les Chemins de fer fédéraux essaient du 22 janvier à fin mars deux autorails diesel à deux essieux, mis à leur disposition par les Chemins de fer fédéraux allemands. Ces automotrices (63 sièges rembourrés de 3<sup>e</sup> classe à dossier mobile), chacune accompagnée d'une remorque également à deux essieux (34 sièges semblables à ceux de l'automotrice, 6 strapontins, un petit compartiment pour les bagages), circulent à la vitesse normale de 75 km/h. Elles sont munies d'un moteur diesel de 130 CV.

Les travaux de construction du tunnel à double voie de *Rio-Rido* (déclivité 24,78 ‰), entre Varzo et Preglia (ligne du Simplon), sont en voie d'achèvement. On compte mettre l'une des voies en service le 8 février et l'autre à fin mars. Le tunnel, qui a 863 m de long, se trouve dans une courbe de 700 m de rayon.

Brougg, 3 janvier — Renfort pour la traction et le chauffage des trains de sport Autriche-France, lors de la course d'aller Bâle-Buchs



Les travaux ont commencé le 20 mars 1952. Du côté du portail sud, le tunnel se trouve sur 300 mètres dans des éboulis, sur 435 mètres dans le roc ; de là, jusqu'au portail nord, on est de nouveau 128 m dans les éboulis. Le tunnel forme un tube à ses deux extrémités. La voûte et les radiers ont jusqu'à un mètre d'épaisseur ; du côté de la vallée, on a construit un épaulement de 2,5 m d'épaisseur pour contenir les fortes poussées de la montagne. Le tunnel, d'un coût de 9 millions de francs — sans compter les voies d'accès — a été construit par l'entreprise A. Ghella e figlio, dont le siège est à Rome et qui a utilisé des machines des plus modernes. L'irruption de grandes quantités d'eau dans le chantier du portail sud et à proximité du portail nord, a causé de sérieuses difficultés à l'entreprise. 36 000 m<sup>3</sup> de terre et de roche ont été déblayés à l'extérieur du tunnel et 75 000 m<sup>3</sup> à l'intérieur ; on a utilisé 12 600 m<sup>3</sup> de béton pour le tunnel, 1600 m<sup>3</sup> pour l'extérieur du tunnel ; les murs de soutènement forment une masse de 10 500 m<sup>3</sup>. On a employé en moyenne 800 à 900 ouvriers par mois.

A la station de signaux d'*Obermatt* (bifurcation près de Langnau), on a mis un nouvel appareil d'enclenchement électrique en service le 19 décembre, ainsi que le block de ligne *Integra* pour le parcours en simple voie *Langnau-Obermatt*. Des signaux lumineux à plusieurs significations ont remplacé disques et sémaphores.

Le passage sous voies de la gare de *Wildegg* a été ouvert au public.

Etat des travaux de doublement de la voie entre *Siebnen-Wangen* et *Lachen*. — Sont en cours, à la station de *Siebnen-Wangen* : la construction du quai intermédiaire (209 m), du quai extérieur pour la voie 5 réservée aux trains de banlieue (300 m) et du passage sous voies, la pose de la voie de dépassement (650 m) et l'aménagement de l'entrée des voies côté ouest. Sont achevés dans l'ensemble le bâtiment de gare, avec ses locaux de service, sa halle des guichets et son appartement, le gros œuvre du bâtiment auxiliaire devant abriter notamment la salle d'attente, les toilettes et l'abri anti-aérien.

Sont terminés en pleine voie : le talus de la deuxième voie (déblais provenant de *Bülach*), l'infrastructure de la voie, le passage inférieur de la route communale, les trois chemins sous voies. En cours de construction, il y a : un passage sous voies pour piétons près de celui de la route communale, un passage supérieur, le pont de la *Weggithaler-Aa* pour la deuxième voie.

La nouvelle gare de *Siebnen-Wangen*, transformée, sera probablement mise en service en automne.

A *Lachen*, les transformations n'ont pas encore commencé.

D'entente avec les quatre fabriques de wagons, les Chemins de fer fédéraux ont fait tourner par la *Gloria-Film S. A.* un film documentaire devant témoigner de la qualité du travail de l'industrie suisse et de la volonté de progrès des Chemins de fer fédéraux. La présentation du film à la presse, aux transporteurs et aux autorités a eu lieu le mercredi 21 janvier à Berne et le 22 à Zurich. Le chef du Département fédéral des postes et des chemins de fer assistait à la séance de Berne, de même que les directeurs généraux. Les journaux sont unanimes à louer ce nouveau film.

*Modernisation des installations ferroviaires.* Remplacement de signaux mécaniques par des signaux lumineux à plusieurs significations : *Cornaux* : signaux avancés d'entrée et de sortie ; *Reuchenette* : tous les signaux, sauf le signal d'entrée côté Sonceboz ; *Bassecourt* : les deux signaux avancés d'entrée ; *Glovelier* : le signal avancé d'entrée côté Bassecourt ; *Worblaufen* (block) : les deux signaux principaux ; *Tägertschi* : les deux signaux avancés d'entrée et de sortie, plus la commande électrique à distance des aiguilles ; *Wiggen* : les deux signaux avancés d'entrée et les signaux de sortie ; *Nebikon* : signal d'entrée côté Dagmersellen ; *Rotenburg* : signal avancé d'entrée côté Emmenbrücke ; *Ambri-Piotta* : les deux signaux avancés d'entrée et de sortie ; *Giubiasco* : signal lumineux fixe donnant l'ordre de départ ; *Uznach* : les signaux avancés et les signaux de sortie ; *Nidfurn-Haslen* : les signaux avancés d'entrée, les signaux d'entrée, les signaux avancés de sortie et les signaux de sortie ; *Rorschach-gare* : le signal avancé d'entrée et le signal

de sortie côté Staad ; *Feldbach* : signaux fixes donnant l'ordre de départ des trains. *Mise en service du block de ligne* : *Worb-Tägertschi*, *Wiggen-Escholzmatt*, *Illnau-Kempen*, *Coire-Felsburg*. *Courfaivre* : nouvelles installations de sécurité électriques.

*Prix Chatrian 1952.* — Le jury du Prix Chatrian, présidé par M. Paul Vialar, président de la Société des gens de lettres de France, a eu cette année la tâche difficile de choisir entre d'excellents ouvrages d'une très bonne tenue littéraire : *Les lanceurs de rails*, de Van Dorp ; *Le chemin de fer*, d'Alexander Saxton, et un outsider *Cheminots de France*, de C.J. Odic. Les deux romans de la cheminote canadienne Berthe Potvin furent également placés, mais, finalement, le prix fut acquis au docteur Odic par 13 voix et une abstention, pour son livre *Cheminots de France*, dans lequel il rend hommage aux cheminots résistants.

Gn

## Les chemins de fer à l'étranger

Les Chemins de fer fédéraux allemands (DB) ont encore besoin d'au moins un milliard et demi de marks pour mettre leur réseau en état de bien servir l'économie générale. En plus de cette somme, il leur faudrait de grandes ressources pour reconstruire leurs installations, pour rationaliser et moderniser l'entreprise. Or, les DB ne peuvent payer des intérêts et des amortissements que pour 350 millions de marks par an. Le ministère fédéral des communications estime à 25 milliards de marks les fonds nécessaires pour l'ensemble des moyens de transport, dont six milliards pour le renouvellement et la remise en état du réseau des Chemins de fer fédéraux.

Les DB donnent des noms à leurs trains directs au long cours (Senator, Roland, Blauer Enzian, etc.). Cet usage donne de bons résultats.

Le réseau des DB compte au total 522 tunnels, représentant une longueur de plus de 200 km. Les plus longs sont ceux de Cochemer, sur la ligne de la Moselle (4203 m), de Schlüchtern entre Francfort s/Main et Fulda (3575 m) et de Fahrenau au sud de la Forêt Noire, entre Schopfheim et Säckingen (3169 m). La ligne la plus riche en tunnels est celle de la Forêt Noire, qui en a 37. Les DB ont consacré plus de 20 milliards de marks à leurs ouvrages d'art.

Sur les parcours Francfort-Munich et Brême-Hanovre-Francfort-Bâle circulent des *automotrices à trois éléments VTO8* d'un rouge éclatant. Ces véhicules de deuxième classe, à douze essieux et à couloir latéral, ont des compartiments, des salles de dactylographie et de conférence ; ils offrent 124 places assises, celles de la salle à manger comprises. Les deux trains-éclairs ultra-modernes ont nom : « Münchnerkindl » et « Roland-Express ». Ils sont mus par un moteur diesel Maybach de 1000 CV, faisant 1500 tours à la minute ; les commandes sont diesel-hydrauliques. Le maximum de vitesse est fixé à 120 km/h et le poids total d'une rame est de 146 tonnes.

Le conseil d'administration des DB a approuvé le projet d'électrification *Rhin-Ruhr* et accepté le prêt de 90 millions de marks offerts par le pays de Westphalie-Rhin septentrional ; l'électrification des lignes principales est donc assurée. On

n'attend plus que l'assentiment du gouvernement fédéral pour commencer les travaux. On ne sait pas encore si l'on adoptera le courant alternatif monophasé de 15 000 volts à 16 2/3 ou à 50 périodes. La communauté de travail chargée de l'électrification des Chemins de fer fédéraux allemands et le groupe technique du conseil économique se sont prononcés sans réserve pour le premier des deux systèmes, à savoir pour le courant à 16 2/3 périodes.

Les DB attendent pour le début de 1953 cinq *locomotives électriques* de la série E 10 (Bo-Bo), d'un poids en service et adhérent de 83 tonnes, d'une longueur hors tampons de 16,1 m, d'une puissance horaire de 3420 kW ou 4650 CV, d'un effort de traction au démarrage de 26 tonnes et d'une vitesse maximum de 130 km/h. Le prototype circule depuis septembre 1952.

Les DB ont actuellement 70 *autorails*, dont les premiers appaurent entre 1950 et 1951. Ils sont surtout utilisés sur les lignes secondaires.

Locomotive à courant continu des FS

Photo FS

