

A l'occasion du 125e anniversaire des CFF

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Le messenger suisse : revue des communautés suisses de langue française**

Band (Jahr): **18 (1972)**

Heft 11

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-848809>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

A l'occasion du 125 ^e anniversaire des CFF	2
La Suisse et le Marché commun	5
Communications officielles: Quelques précisions sur l'AVS/AI et les modifications introduites par la huitième révision	9
Nouvelles locales	12
Communications du Secrétariat des Suisses de l'étranger: Fonds de Solidarité des Suisses de l'étranger Résultats du Concours-photos	17
Le Congrès en images	18
La Suisse au fil des jours	21
Sport	24

Avant-propos

Chers lecteurs, chers abonnés, A l'occasion de la huitième révision de l'AVS/AI, le Secrétariat des Suisses de l'étranger de la NSH et le Département politique fédéral ont décidé d'assurer au présent numéro la plus large diffusion possible. C'est ainsi qu'il pourra être adressé, nous l'espérons, à tous nos compatriotes immatriculés auprès des représentations diplomatiques et consulaires suisses, en français, allemand, italien ou anglais selon les pays.

La rédaction

125 ans de chemins de fer en Suisse

Alors que la ligne Strasbourg—Bâle pénètre dans notre pays dès 1844, le premier chemin de fer suisse est mis en service le 9 août 1847 entre Zurich et Baden. Les trains de ce «Spanischbrötlibahn», filant à 30 km/h, permettent aux Zurichois de se ravitailler en «petits pains espagnols», fameux beignets apprêtés à l'époque dans la station thermale de Baden.

Abolissant les douanes et péages internes, la Constitution fédérale de 1848 encourage la construction d'autres voies ferrées. En 1860, le réseau couvre déjà l'ensemble du Plateau suisse et permet de se rendre en train de Genève à Romanshorn et à Coire. En 1871, le premier chemin de fer à crémaillère d'Europe escalade le flanc du Rigi, ouvrant de nouvelles perspectives au tourisme.

La vocation internationale du réseau suisse apparaît en 1882 avec l'ouverture de la ligne du Saint-Gothard. Une deuxième percée alpine est réalisée en 1906 sous le Simplon, avec voie d'accès par le Lötschberg dès 1913.

A partir de 1902, la plupart des compagnies importantes sont rachetées par la Confédération qui crée les Chemins de fer fédéraux. Actuellement, le réseau CFF, d'une longueur de 2913 km, est complété par de nombreuses lignes dites privées et dont la longueur totale est à peu près équivalente.

La Suisse a entrepris relativement tôt l'électrification de son réseau. Ce nouveau système de traction apparaît tout d'abord timidement sur les tramways dont la ligne Vevey—Montreux—Chillon est équipée en 1888. Les premières lignes importantes qui sont électrifiées sont celles du Lötschberg dès son ouverture en 1913, puis du

Saint-Gothard en 1920. L'électrification a permis de rationaliser l'exploitation et de la rendre plus attractive, renforçant ainsi la position du rail sur le marché des transports.

Le chemin de fer est donc le plus ancien des moyens de transport modernes. Il n'a pourtant pas vieilli et reste imbattable dans bien des cas, notamment pour les transports massifs de voyageurs et de marchandises. Grâce au système de la roue guidée par le rail, il se prête admirablement à une exploitation automatisée, tirant largement profit des dernières découvertes en électronique et en cybernétique. En outre, la voie ferrée utilise peu d'espace et dégage un minimum de nuisances. Dans cette optique, le rail va développer ses activités dans la desserte des banlieues et la jonction avec les aéroports, tandis que des lignes nouvelles pour grande vitesse (200 à 300 km/h) sont prévues d'une part entre Genève et Zurich, d'autre part sur l'axe nord—sud avec un tunnel de base sous les Alpes.

A l'occasion du Jubilé des Chemins de fer suisses de nombreuses manifestations ont été organisées. Alors que les fêtes du Centenaire des CFF en 1947 soulignèrent surtout l'aspect historique de ce vaste secteur, celles du 125^e anniversaire se sont tournées vers les problèmes de l'avenir.

Le musée suisse des transports et communications à Lucerne

Historique

Dans la vie économique suisse, comme dans celle de tous les pays modernes, les moyens de transport occupent une place des plus importantes. Si notre pays a pu se transformer en une nation où le

trafic est intense cela est dû à sa position centrale et à sa tradition dans le domaine des transports. Cette expérience dépend du fait que nous avons dû surmonter les Alpes avec des réalisations audacieuses de routes et chemins de fer. L'idée de réunir dans un musée public les témoins des étapes du développement des moyens de transport remonte à 1883, mais elle fut abandonnée quelques années plus tard et reprise en 1914 quand, pour la première fois, on exposa de vieux véhicules ferroviaires lors de l'exposition nationale. L'année suivante l'idée de constituer un musée des chemins de fer fut reprise en soulignant que la Suisse, pays à l'avant-garde dans les transports ferroviaires, ne pouvait demeurer sans un tel musée. On proposa même de comprendre dans l'exposition aussi bien la navigation que le service postal. Un premier modeste musée des chemins de fer, qui comprenait des objets cédés par les PTT de Berne, fut ouvert en 1918 à Zurich. A l'occasion de l'exposition nationale de Zurich en 1937 on suggéra de créer un vrai musée des transports comprenant aussi la navigation, les moyens de transport routiers et aériens qui se développaient vertigineusement,

ainsi que les moyens de transmission de pensée. En 1942 l'Association «Maison suisse des transports et communications» fut fondée à Zurich. On avait en effet songé d'abord à Zurich comme siège du musée, mais pour différentes raisons on dut abandonner l'idée et le musée fut transféré à Lucerne.

Lors de son inauguration en 1959 le Musée comprenait six pavillons et trois halles de liaison, une salle de conférences, un pavillon d'accueil et un restaurant dans le bateau Rigi.

Le succès extraordinaire du Musée des transports, qui est devenu dans un bref délai le musée le plus visité de Suisse avec ½ million de visiteurs par année, a imposé un agrandissement plus tôt que prévu. De nouveaux bâtiments furent ainsi construits, dont le restaurant et le bâtiment administratif, ainsi qu'un planétarium qui fait partie intégrante du pavillon «air et espace».

Les collections

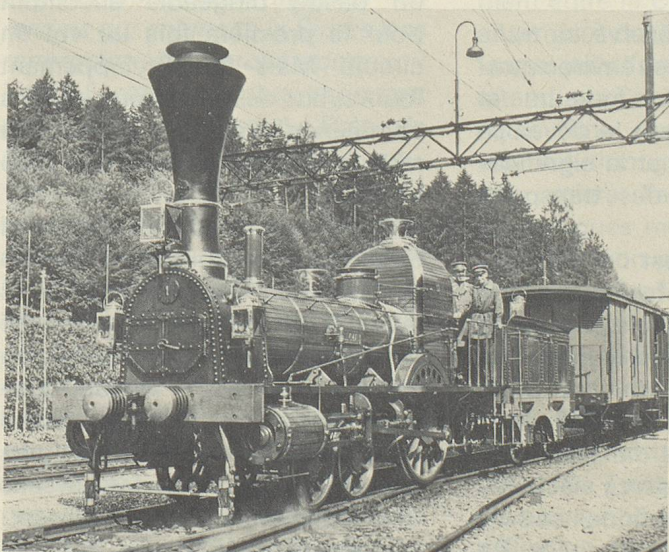
Le plus grand musée des transports de l'Europe offre à ses visiteurs une image saisissante et complète de l'importance et du développement technique de tous les moyens de transport terrestres,

nautiques et aériens, ainsi que des télécommunications et du tourisme. Véhicules originaux, moteurs, modèles de démonstration, photographies, diapositives et films servent à concrétiser, de façon éloquente, l'évolution des modèles techniques mais également quels moyens ont été utilisés jadis pour résoudre les problèmes des transports et ce que sera la technique des communications de demain. Le musée comprend aussi un Planétarium géant qui est le seul existant en Suisse, des restaurants et des salles de conférences.

Nous devons nous limiter ici à donner une idée générale des collections, vu leur ampleur considérable.

La première section de la collection *rail* montre au visiteur, à l'aide de tableaux, les phases principales de l'histoire des chemins de fer de notre pays qui est illustrée par des témoins originaux des temps anciens tels une locomotive à vapeur de la ligne de Waldenbourg, électrifiée en 1953, un «chien de mine», une machine à imprimer les billets et bien d'autres exemples du passé. Nous passons ensuite aux chemins de fer modernes et leur développement actuel expliqué à l'aide de graphiques et schémas. Nous

Les chemins de fer hier...



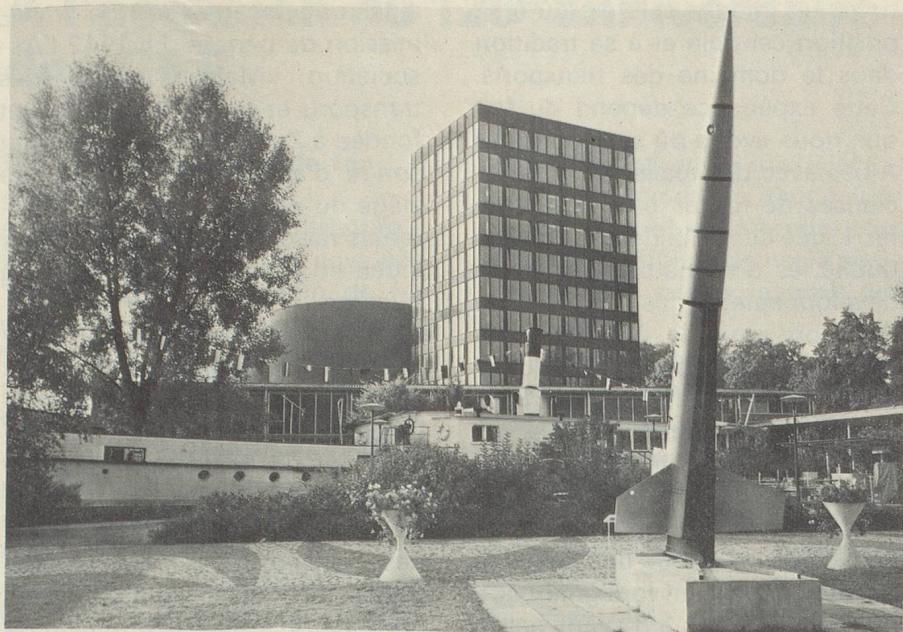
et aujourd'hui.



avons là, en images ou en modèles, tous les problèmes touchant à l'exploitation et à la construction des chemins de fer. Cette année un nouveau pavillon a été consacré aux développements futurs des chemins de fer.

La collection de plus grande valeur est certainement celle du matériel roulant qui comprend, outre les 70 modèles de locomotives et wagons de différents types, une vingtaine de véhicules historiques originaux, dont le fameux «Spanischbrötlibahn» fidèlement reconstruit en 1947 d'après les plans originaux datant de 1847. La section des *télécommunications*, au pavillon des PTT, présente les premiers moyens de communications, soit le mégaphone, les signaux de feu, les gongs, les tam-tam et les signaux fumigènes, le premier télégraphe morse, etc. Suivent ensuite tous les nouveaux moyens de communications et leur fonctionnement. Rappelons en passant que la première communication téléphonique a eu lieu en Suisse en 1880. Une place est aussi réservée à la radiodiffusion et la télévision. A côté du premier poste-radio de transmission de Suisse (1923) installé à Champ-de-l'Air, du premier appareil de réception et du magnétophone, nous trouvons des installations téléphoniques modernes à haute et à basse fréquence. L'organisation, l'étude des programmes et les tâches d'un studio de radio-diffusion font aussi partie de cette section.

La section réservée aux *postes* comprend l'expédition des lettres, des paquets, des paiements de même que les courses postales au service des particuliers et de l'économie. Aperçu historique sous forme de projections lumineuses et panneaux, exemples de l'ancienne législation des taxes postales, organisations des arrondissements postaux, transport des voyageurs d'autrefois avec exposition d'anciens modèles de l'épo-



Le Musée des transports et communications à Lucerne.

que, tels la berline-coupé à quatre chevaux ou le luxueux landau-coupé à cinq chevaux du Saint-Gothard, constituent des éléments qui nous donnent une idée vraiment complète du développement de cet important secteur.

La situation actuelle des postes est documentée par les parcs des entreprises publiques d'automobiles postales, les différents services de groupes de courses postales, les institutions sociales en faveur du personnel, le trafic des paiements par chèques ou l'importance des PTT pour l'économie nationale.

Dans le pavillon réservé au *trafic routier* sont exposées environ quarante automobiles, moteurs et accessoires montrant le développement technique et la signification économique des transports routiers.

Rappelons que c'est un Valaisan, Isaac de Rivaz qui fut le premier à construire un véhicule à moteur; il parvint également à le mettre en mouvement.

Aujourd'hui, on pourrait être surpris de savoir que dans les premières 20 années de ce siècle il y avait plus de 40 fabriques suisses construisant des automobiles. De

celles-ci le Musée expose par exemple: une «Popp» de 1898, une voiture «Berna» de 1902, une «Weber» de 1902 avec changement de vitesse à courroie, une voiture de course des frères Dufaux qui, avec huit cylindres de 12 750 cmc. atteint encore aujourd'hui les 140 km/h, et, il ne faut pas l'oublier, la dernière petite voiture construite en 1946 dans notre pays: la «Rapide».

Le pavillon de *l'aviation* nous rappelle que l'homme a volé pour la première fois à bord d'un ballon à air chaud en 1783 déjà. En 1884 un ballon dirigeable accomplit pour la première fois un vol en circuit. Mais le développement foudroyant des transports aériens commence avec le premier vol à moteur d'un «plus lourd que l'air» en 1903.

La collection du Musée comprend différents avions originaux comme le monoplan Blériot (1913) avec lequel Oscar Bider, pionnier de l'aviation suisse, vola; le biplan Dufaux avec lequel Armand Dufaux établit en 1910 le record mondial du vol sur l'eau en parcourant le Lac Léman dans le sens de la longueur, le fameux «Messerschmitt» Me 109E de 1939, le

meilleur appareil de chasse de l'aviation militaire suisse pendant la dernière guerre mondiale.

Différents moteurs d'avions sont aussi présentés et une très riche collection d'aéromodèles à l'échelle 1:40 réunit tous les types d'avions civils et bonne part de ceux de l'aviation militaire.

Le service aérien d'aujourd'hui est représenté par l'activité de notre compagnie aérienne nationale, la Swissair, avec des photographies, des graphiques, des projections lumineuses, etc.

Les autres domaines du trafic aérien (histoire, aéroports, sûreté aérienne, sport, bases physiques de vol, vols «plus légers que l'air», aviation militaire, instruction, industrie, etc.) sont aussi représentés. Une autre section est réservée à l'aéronautique.

La section réservée à la *navigation intérieure*, répartie selon les quatre bassins fluviaux principaux, donne un aperçu historique de la navigation sur les lacs et rivières de notre pays à l'aide de gravures anciennes, panneaux photographiques et documents divers. Un espace particulier est réservé à une importante collection de modèles très soignés de galères, navires de guerre, navires marchands et de lignes du monde entier et de toutes époques.

Le bateau à vapeur «Rigi» construit en 1847 dans des chantiers anglais, après 105 ans de service sur le lac des Quatre-Cantons, tient lieu de restaurant dans les jardins du Musée.

Outre un pavillon réservé au *tourisme* qui retrace les différentes étapes du développement de ce

secteur fort important pour notre pays, du XVI^e siècle à nos jours, le Musée des transports offre encore à l'attention de ses visiteurs un *Planétarium* Longines. Equipé d'un appareillage Carl Zeiss composé de 29000 pièces, dont 150 projecteurs, ce planétarium est le plus moderne d'Europe. Il offre une représentation exacte et impressionnante du ciel étoilé, de la mécanique et des phénomènes célestes de tous les temps, passé, présent et futur. Il donne une explication des phénomènes célestes à la portée du grand public: parcours quotidien et annuel du soleil, de la lune et des planètes, parcours des comètes et mouvements rétrogrades des planètes, etc.

Le Planétarium réserve à tous ces visiteurs une aventure inoubliable.

La Suisse et le Marché commun

Le 22 juillet dernier, la Suisse a signé à Bruxelles, avec la Communauté économique européenne (CEE), un accord qui prévoit notamment la suppression progressive des droits de douane sur tous les produits industriels. M. Ernst Brugger, Chef du Département fédéral de l'économie publique, a bien voulu répondre à nos questions relatives à cet accord.

Monsieur le Conseiller fédéral, pourriez-vous nous indiquer les raisons qui ont incité la Suisse à se rapprocher du Marché commun?

La CEE est notre plus important partenaire commercial. Près de 60% de nos importations proviennent aujourd'hui déjà de ce groupe de pays qui absorbe de son côté 38% de nos exportations. Dès la création du Marché commun, la Suisse s'est fixé pour but d'établir des liens avec cette organisation économique. Toutefois, tenant beaucoup à ce que ceux-ci n'aient pas d'incidence sur sa neutralité, son ordre constitutionnel ou son droit de décider elle-même de ses rapports avec le reste du monde,

elle a intentionnellement renoncé à une adhésion. Pour elle, l'accord à conclure devait principalement tendre à éliminer les barrières douanières ou, en d'autres termes, à établir en Europe occidentale un grand marché libre. La création de l'AELE constituait déjà un premier pas dans cette direction. Longtemps, il ne fut toutefois pas possible d'aboutir à un rapprochement entre la CEE et l'AELE, deux ensembles de libre-échange pourtant si près l'un de l'autre. Il fallut attendre la Conférence au sommet de la Haye pour voir s'esquisser une solution globale comportant trois volets: l'adhésion à la CEE de quelques membres de l'AELE, la conclusion d'accords de libre-échange entre le Marché commun et les autres états de l'AELE et enfin le maintien du libre-échange entre les membres de l'AELE restés fidèles à cette organisation. C'est sur cette base qu'a été créée en Europe occidentale un grand marché libre englobant 300 millions d'habitants.



Les négociations se sont déroulées en plusieurs phases; pourriez-vous nous rappeler les principales étapes?

Après la Conférence au sommet de la Haye commencèrent tout d'abord les négociations avec les candidats à l'adhésion. Les premiers entretiens avec les membres de l'AELE qui ne voulaient ou ne pouvaient pas adhérer à la CEE,