

Centenaire des CFF

100 ans au fil des timbres



Un fil jaune et un fil rouge s'entrelacent lorsque l'histoire des Chemins de fer fédéraux est racontée à travers un album de timbres.

Le format d'un timbre-poste impose au concepteur de procéder à une représentation réduite et générale du sujet choisi. Les timbres se rapportant aux CFF se divisent en différents groupes, comme l'illustre le travail des collectionneurs qui classent les chefs-d'œuvre miniatures par motifs: personnalités, paysages, ponts, tunnels, véhicules, etc.

Il n'est probablement pas un timbre-poste suisse émis au cours des cent dernières années qui, en tant que valeur d'affranchissement pour des lettres et des colis, n'ait été transporté par les CFF. Vus sous cet angle, tous les timbres-poste contribuaient en quelque sorte à promouvoir les Chemins de fer fédéraux. Les émissions consacrées aux CFF, à leur histoire et à leurs nouveautés techniques ne sont pas si nombreuses. Nous en avons sélectionné quelques-unes, sans prétendre à l'exhaustivité.

Auteur:
Hans G. Wägli, Grafenried

Photos en arrière-plan:
© CFF A.D. Boillat

Personnalités

La série des timbres-poste consacrés aux chemins de fer et ayant pour thème direct les CFF débute par des portraits. A l'occasion du «Cinquantième de la ligne du Gothard», trois timbres représentant des personnes célèbres sont parus en 1932.

L'ingénieur et entrepreneur autodidacte Louis Favre (1826–1879) Zn° 191, constructeur du tunnel du Gothard, n'y perdit pas seulement toute sa fortune, il y laissa sa vie. La direction du chemin de fer du Gothard versa plus tard, de son propre chef, une rente viagère de 10 000 francs par an à sa fille démunie, Madame Henriette Hava-Favre. Après la nationalisation du chemin de fer du Gothard en



ZNr. 196



ZNr. 198



ZNr. 200



ZNr. 298



ZNr. 302



ZNr. 816

1909, les CFF continuèrent pendant trois années à verser cette rente, jusqu'au décès de Madame Hava à Paris en 1912.

En 1883, le sculpteur tessinois Vincenzo Vela (1820–1891) rendit hommage à Favre et aux 198 victimes de la construction du tunnel entre Göschenen et Airolo avec une œuvre impressionnante qui ne fut érigée et dévoilée qu'un demi-siècle plus tard, en 1932, à Airolo.

Il fallut encore attendre cinquante années pour voir son œuvre orner l'interpanneau **Zn° 668/669** (sans valeur d'affranchissement) de la feuille miniature que La Poste Suisse émit pour le centenaire de la ligne du Gothard.

Alfred Escher (1819–1882) **zn° 192** fut le premier président du chemin de fer du Gothard.

Fondateur du Crédit Suisse, il était également président du gouvernement zurichois et président de la Compagnie du Nord-Est Suisse. En sa qualité de président du Conseil national suisse, Escher veilla à ce que le jeune Etat fédéral s'occupât du nouveau moyen de transport que constituaient les chemins de fer: «La Suisse risque d'être contournée et de faire figure, à l'avenir, de triste ermitage!» Lors de la discussion de la loi sur les chemins de fer qui fut élaborée par la suite, il présenta avec succès une motion minoritaire qui préconisait la construction et l'exploitation du réseau ferroviaire par des sociétés privées et l'attribution des

concessions par les cantons. La politique d'Escher allait, en juillet 1852, ralentir d'une cinquantaine d'années la création des CFF.

Emil Welti (1825–1899) **zn° 193**, se battit en sa qualité de membre du Conseil des Etats en faveur de la ligne du Gothard et, par la suite, présida à plusieurs reprises, en tant que conseiller fédéral et président du Conseil fédéral, le Département des postes et des chemins de fer. Il s'engagea alors avec passion en faveur de la nationalisation des principales lignes privées. La loi de 1872 sur les chemins de fer attribua à la Confédération la souveraineté sur les chemins de fer, détenue jusque là par les cantons, et créa les conditions d'un rachat par l'Etat des grandes com-



ZNr. 325



ZNr. 329



ZNr. 385



ZNr. 668



ZNr. 669



ZNr. 746

pagnies ferroviaires privées, voté par le peuple le 20 février 1898.

Paysages ferroviaires

A partir de 1934, le timbre à 10 centimes Zn° 196 allait représenter le château Chillon avec les Dents du Midi en arrière-plan, mettant ainsi à l'honneur la ligne des CFF Lausanne–Villeneuve. Construite en 1861 par la Compagnie de l'Ouest-Suisse, dotée d'une seconde voie en 1891, elle fit partie du réseau des CFF à partir de 1903 et, à compter de 1906, fut parcourue par le Simplon-Express en direction et en provenance de Milan. La construction de la ligne du Mont d'Or en 1915 permit de relier Paris à Lausanne, et en 1984, le TGV valorisa encore la liaison via Dijon–Vallorbe. Enfin, le «TGV des

Neiges», à destination de Brigue via Chillon permettra aux habitants de la capitale française d'accéder aux pistes du Valais pour s'adonner aux sports d'hiver.

Le timbre à 20 centimes Zn° 198 représente une partie de la rampe sud du Gothard, c'est-à-dire l'installation spectaculaire qui se trouve dans la gorge de Biaschina au-dessus de Giornico. Pour passer de ces deux tunnels hélicoïdaux, Travi (1547 m) et Pianotondo (1508 m), au viaduc arqué de Pianotondo, d'un rayon de 300 mètres (111 m de long, neuf arches) qui constitue son point culminant, la ligne du Gothard doit grimper d'environ 80 mètres.

Ponts

Sur le troisième timbre de 1934, le Zn° 200 à 30 centimes, est illustré le pont en arc de pierre qui surplombe les chutes du Rhin et qui fut construit au cours de l'hiver assez sec de 1855–1856 par la Compagnie du Rheinfall. Ses dix arches ne sont pas de taille égale de par la nature même des fondations. La Compagnie du Nord-Est Suisse, nationalisée en 1902, l'a mis en service en 1857.

D'autres ponts des CFF commencèrent à figurer sur les timbres à partir de 1949. Sur le timbre à 5 centimes Zn° 298 sont représentés quatre ouvrages d'art, notamment celui du Sittertobel à St-Gall–Bruggen. On distingue sur le timbre les six arches du viaduc des CFF (191 m de



ZNr. 34



ZNr. 35



ZNr. 36



ZNr. 37



ZNr. 786

long), d'une portée d'environ 30 mètres. Ces arches, que surplombe le Krätzerbrücke, sont à la fois encadrées par le Gmünder-Tobel-Strassenbrücke et par les poutres en treillis qui, à 100 mètres au-dessus du sol, soutiennent le viaduc du Chemin de fer Bodensee–Toggenburg, lequel passe pour le plus haut pont métallique de Suisse.

Le timbre à 25 centimes **Zn° 302** illustre le Ponte-Diga, qui traverse, entre Melide et Bissone, le lac de Lugano ou Verbano. Le barrage avec pont bâti en 1847, d'une longueur de 817 mètres, a subi depuis une transformation radicale. Constructeur de l'ouvrage d'origine, l'ingénieur Pasquale Lucchini (1798–1892) fut l'un des premiers défenseurs du pro-

jet de la ligne du Gothard. Son neveu Cesare Lucchini (1885–1965) entra en 1908 au service de la Compagnie du chemin de fer du Gothard où il fit une grande carrière: sa fonction de président de la direction générale des CFF, de 1949 à 1951, en fut le couronnement.

En 1991, La Poste Suisse choisit à nouveau comme sujet de timbre un pont des CFF. Le timbre à 80 centimes **Zn° 816** offrait aux collectionneurs l'image du pont arqué en treillis de 236 mètres de long surplombant l'Aar entre Coblenz et Felsenau (AG). Depuis fin mai 1994, seuls des trains de marchandises circulent sur ce pont, soutenu par cinq arches d'une portée de 47,83 mètres.

Tunnels

En 1956, un timbre à 10 centimes (**Zn° 325**), parut à l'occasion du cinquantième anniversaire du tunnel du Simplon, qui fut construit par les CFF et qui demeura jusqu'en 1982 le plus long tunnel métallique du monde. On y voit les portails des deux tubes.

Le timbre représente un train qui, conduit par une locomotive Ae 6/6 (1952–1966, 4300 kW ou 5830 Ch, vitesse max. 125 km/h), quitte le tunnel II construit en tant que galerie de ventilation; celui-ci ne fut transformé en voie de circulation qu'à partir de 1921. Le portail du tunnel I achevé en 1906 (portail gauche) illustre pour sa part le système à deux tubes utilisé ici pour la première fois. De ce tunnel d'environ 19,8 km de long, seuls 9,1 km



se trouvent en Suisse. La frontière entre les CFF et les chemins de fer nationaux italiens se trouve 11 km plus loin, à Iselle, sur le territoire italien.

En 1957, la Biaschina et la locomotive Ae 6/6 furent à nouveau mises à l'honneur par la Poste avec le timbre **Zn° 329**, qui célèbre le 75^e anniversaire de la ligne du Gothard. On y voit un train sortant du tunnel hélicoïdal du Travi. Le choix de cet emplacement près de Giornico n'a pas été laissé au hasard: il revêt en effet une signification symbolique, car c'est là que commence l'Italie pour le voyageur qui se dirige vers le sud. Le voici arrivé aux pays des châtaignes, des raisins mais aussi, plus en hauteur, des premiers figuiers...

Véhicules ferroviaires

Cinq ans plus tard, le 19 mars 1962, les CFF furent à nouveau à l'honneur avec le timbre **Zn° 385**, qui représente le train électrique TEE, adapté à tous les systèmes électriques européens. En 1966, une voiture supplémentaire fut ajoutée à ces trains de cinq voitures à moteur universel, construits au départ en quatre exemplaires, et en 1967, un cinquième train de construction identique (2310 kW ou 3143 Ch, vitesse max. 160 km/h, 126 à 168 places assises) complétera la flotte de ces trains TEE. Avec en toile de fond la construction européenne, les CFF commencent à faire la fierté de la Suisse.

Les timbres à 40 centimes **Zn° 668/669** furent créés pour commémorer le cente-

naire de la ligne du Gothard. L'un représente la locomotive à vapeur du Gothard C 4/5, construite en 1906 pour assurer la double traction en montagne (993 kW ou 1350 Ch, vitesse max. 65 km/h) et l'autre, la locomotive hautes performances Re 6/6 de 1972-1980 (7202 kW ou 10 611 Ch, vitesse max. 140 km/h). Les deux images sur fond violet, qui constituaient une partie de feuille miniature sur cinq lignes, étaient reliées par l'interpanneau mentionné plus haut.

Lors de deux nouvelles extensions du réseau des CFF, des timbres furent à nouveau consacrés à des véhicules ferroviaires. Tout d'abord en 1987, un timbre à 90 centimes (**Zn° 746**), intitulé «Liaison CFF Genève Aéroport», célébra le raccorde-



ment de l'aéroport de la Suisse occidentale. L'image représente un Boeing 747 décollant juste au-dessus de l'InterCity arrivant à destination, avec la locomotive Re 4/4 IV et la voiture unifiée IV. Ces locomotives (4960 kW ou 6750 Ch, vitesse max. 160 km/h), qui étaient en fait des précurseurs de Rail 2000, n'ont toutefois jamais été construites en série.

1990 fut l'année de la mise en service du RER de Zurich, d'où l'émission du timbre **Zn° 786** représentant le train à deux étages. Dans la partie supérieure du timbre arrive la locomotive, pourvue unilatéralement d'un poste de conduite et suivie de la première voiture. Dans la partie inférieure du timbre, la voiture de commande (comprenant l'autre poste de con-

duite) d'une seconde rame de quatre voitures et d'une longueur de 100 mètres roule en sens inverse. Cette image illustre fort bien combien l'offre s'est étoffée. Il n'est effectivement pas rare que deux trains se suivent de près aux stations RER Museumstrasse et Zurich Stadelhofen.

Série de quatre

La quatrième série de quatre timbres ferroviaires de La Poste Suisse célèbre le centenaire des CFF. Jusqu'à présent, l'hommage n'avait jamais été rendu aux CFF en particulier mais aux chemins de fer suisses dans leur ensemble, notamment en 1947 par deux fois à l'occasion de leur centenaire et une troisième fois en 1997, pour les 150 ans des chemins de fer suisses. Les timbres de la fête

nationale (Pro Patria **Zn° 34-37**) montraient un groupe de monteurs de voie au travail ainsi que les gares de Rorschach, Lünen-Castiel et Flüelen.

Comme dans le cas des nouveaux timbres consacrés aux CFF, les véhicules ferroviaires jouaient déjà auparavant un rôle central sur le timbre. En 1947, la série des PTT **Zn° 277-280** était en effet constituée de timbres représentant la Spanisch-Brötli-Bahn, la plus grande et la plus récente locomotive à vapeur C 5/6 des CFF à être mise en service sur la ligne du Gothard, et la locomotive Landi, consacrée locomotive la plus puissante du monde. Le dernier timbre de la série illustre quant à lui un pont, inspiré du viaduc de Lorraine à quatre voies près de Berne, sur lequel circulaient un train de



Pièce issue de la collection de Heinz Bürki, Ittigen

raux», affranchies avec le timbre célébrant les 25 ans de la création de l'Union postale Universelle, valable jusqu'à minuit et oblitéré à Aarau le 31.XII.00. D'autres enveloppes sont également très prisées des collectionneurs: celles qui furent oblitérées par le conducteur Rudolf Käser (1850–1906) à partir d'Aarau lorsqu'il était en service sur la voiture postale du train: elles portent le cachet «AMBULANT 1.1.01».

Depuis, les collectionneurs de timbres, notamment ceux du «Groupement Suisse des Cheminots Philatélistes*», ont toujours lancé et suivi des projets concernant des enveloppes spéciales, des cartes maximum, des oblitérations et oblitérations spéciales, ainsi que des flammes publicitaires et ont régulièrement participé aux expositions et bourses de timbres-poste spéciaux.

* Président au niveau central: Valentin Bur, Stutzweg 20, 4434 Hölstein

marchandises et un train de voyageurs. En 1997 (Zn° 909-912), les motifs avaient quelque peu changé: ils évoquaient la mode vestimentaire de différentes époques, du Biedermeier aux temps modernes en passant par les années Charleston et la crise économique.

La philatélie des CFF, 101 ans déjà

Diverses activités et initiatives particulières émanèrent régulièrement des cercles de collectionneurs.

Un an avant même que les CFF n'exploitent une ligne de chemin de fer, des particuliers furent à l'origine de la création d'une enveloppe du jour d'émission, dont le sort allait être historique: en effet, lors de la nuit du nouvel an, le train de nuit Zurich-Berne allait, après les douze coups de minuit à Aarau, continuer son voyage pour le compte de la Confédération. Le wagon postal transportait un sac d'enveloppes spéciales portant la mention «Premier train des Chemins de fer fédé-