

# ETUDES SOVIETIQUES

OCTO-  
BRE  
1969  
No 259  
1 F



C H E M I N S   D E   F E R

L A   G R E F F E   D U   C Œ U R

# ETUDES SOVIETIQUES

REVUE MENSUELLE ILLUSTREE

OCTOBRE 1969

N° 259

1 F

## SOMMAIRE :

<i>Courrier des lecteurs</i>	2
<b>CHEMINS DE FER</b>	4
<i>L'ordinateur au service du rail</i>	14
<i>1837 : 26 km — 1969 : 133 000 km</i>	18
<i>Futurs cheminots</i>	24
<i>La dynastie des Doubine</i>	28
<i>La ligne Tioumen-Sourgout</i>	31
<i>La « Troïka russe »</i>	36
<i>Toujours en avant ! (Biographie de Lénine)</i>	38
<i>Ho Chi Minh : une vie au service des travailleurs</i>	48
<i>Vyborg</i>	52
<i>La R.D.A. a vingt ans</i>	58
<i>Que savez-vous sur Lénine ? (Concours)</i>	65
<i>45 ans de coopération franco-soviétique</i>	66
<i>Dans notre monde de beauté et de fureur (récit)</i>	72
<i>Règlement de notre concours d'abonnements</i>	80
<i>Quand Dombrovsky s'évadait...</i>	82
<i>La greffe du cœur</i>	84
<i>La culture et l'art de la Russie ancienne</i>	89

# LA LIGNE TIOUMEN-SOURGOUT



**L**ORSQU'ON survole la voie ferrée en construction Tioumen-Sourgout, on peut voir comment, à partir, de Tioumen, les fils d'acier se perdent à l'horizon, traversent une région de steppes parsemée de forêts et découpent, loin derrière l'Irtych, l'océan vert de la taïga. Puis, les rails disparaissent pour faire place à des traverses qui ressemblent à un immense escalier. Plus loin, on ne voit que le ballast gris de la future voie ferrée. Finalement, ce n'est plus qu'une trouée au sein de l'épais massif vert de la taïga. La voie parcourt 700 km en pleine forêt à des endroits où, avant l'arrivée des constructeurs, l'homme n'avait jamais mis les pieds.

Et précisément c'est dans cette région de Tioumen qu'ont été découverts de nouveaux gisements de pétrole et de gaz, et que des voies ferrées et des pipe-lines y sont actuellement construits.

La mise en exploitation des immenses ressources de pétrole de la région de Tioumen (Oust-Balyksk, Meguionsk, Samotlogorsk, etc.) exige une grande quantité de matériaux de construction, de tubes, d'installations techniques transportables, en été par bateau, en hiver, sur la glace. Cela prend du temps et revient très cher.

C'est pourquoi il a été décidé de tracer une voie ferrée dans la taïga. A première vue, cette idée ne semblait pas valable. En effet,



Alors que les travaux en sont au 300<sup>e</sup> kilomètre et que le tronçon Tioumen-Tobolsk est déjà ouvert au trafic, un puissant matériel moderne vient alléger la peine des poseurs de voies. Mais la construction d'une voie ferrée, dans la taïga, ce n'est pas seulement une question de machines, c'est aussi une affaire d'hommes. Et sur ce chantier, jeunes gens et jeunes filles viennent seconder les travailleurs déjà expérimentés et apportent, dans ce rude climat sibérien, une note de gaieté, de bonheur et d'optimisme.





la construction d'une telle ligne de chemin de fer dans un endroit où il n'existe aucune communication, exige des investissements très importants.

Un autre argument militait contre la construction de cette voie ferrée : les bénéfices prévus n'auraient pu être obtenus que dans plusieurs dizaines d'années. Or, une construction est considérée rentable que si elle peut être amortie en dix ans au maximum. Le gouvernement a toutefois entrepris les travaux. A long terme, les bénéfices réalisés rembourseraient plus de dix fois les dépenses engagées et stimuleraient le développement économique et culturel de la région.

La voie Tioumen-Sourgout passe en plein cœur de la taïga, traverse Tobolsk, ville qui a un très grand avenir industriel ; elle poursuit sa route par un massif forestier exploitable industriellement (l'exploitation forestière le long de la voie sera une autre source de profit pour l'Etat), relie sur la carte des points où, au cours des prochaines années, apparaîtront des villes nouvelles où travailleront ceux qui extraieront l'« or noir » et les richesses du sous-sol de la région du Tioumen.

Les premiers 200 km ont été mis en service un an et 8 mois après le début des travaux et la voie ferrée a commencé immédiatement à être rentable. Ces 200 km ont raccourci le voyage de Tioumen à Tobolsk de 1700 km. Dès maintenant, on expédie à Tobolsk par chemin de fer des milliers de tonnes de matériel qui serviront à

l'exploitation du gisement pétrolier.

Tous les travaux d'étude liés à la construction de la voie ferrée ont été effectués par la méthode des photographies aériennes. Les géophysiciens n'eurent pas à pénétrer par voie terrestre dans la taïga pour étudier le relief de la région. L'aviation est également venue à l'aide des hydrologistes. Les études ayant traités aux ouvrages traversant les rivières et les fleuves ont été effectués sur la base des matériaux obtenus lors de recherches aérohydrologiques. Des méthodes nouvelles ont également été utilisées dans la construction de la voie ferrée. Par exemple, plus de la moitié de la voie passe dans des régions marécageuses où la profondeur de l'eau peut atteindre jusqu'à 12 mètres. Il est clair qu'assécher complètement les terrains marécageux, les remplacer par plus de 50 millions de mètres cubes de ballast dur n'aurait pas été très rentable. Les constructeurs ont alors proposé un « remblai flottant ». Dans ce cas, la terre marécageuse n'est pas extraite dans toute sa profondeur mais on ajoute au remblai des « ailes » d'une largeur de 20 mètres. C'est sur ses « ailes » que « flotte » la voie ferrée.

Les constructeurs pénètrent toujours plus profondément dans la taïga. Ils se trouvent actuellement aux environs du 300<sup>e</sup> kilomètre et commencent les travaux à partir de Sourgout.

Dans la taïga, les constructeurs vivent dans des maisons en préfabriqué et disposent de clubs,

d'établissements de bains, de cantines, de magasins. Les maisons disposent de l'électricité et chacune possède la radio et la télévision. Les hélicoptères apportent chaque jour les journaux et les revues. Le salaire d'un constructeur est en moyenne d'environ 400 roubles par mois <sup>(1)</sup>. Mais on discute déjà de la direction que doit prendre par la suite

la voie ferrée. Formera-t-elle un nouveau transsibérien ou se prolongera-t-elle vers le nord, vers les villes de Nadym et de Norilsk, dans des régions où se trouvent des gisements de gaz d'une très grande richesse et où prochainement commencera la construction du premier gazoduc au monde situé dans les régions polaires, celui de Yamal-Centre ?

(1) 1 rouble = 6,10 F environ.

Y. ZIMINE.

## QUE DEVIENNENT LES MECANICIENS DE LOCOMOTIVES A VAPEUR ?

Tout récemment encore, le travail des mécaniciens de locomotives était très pénible. Cela était dû à la saleté, à la chaleur, à une tension nerveuse constante. Aujourd'hui, les membres d'une équipe de service sur les locomotives peuvent venir à leur travail en blouses blanches. La locomotive à vapeur disparaît peu à peu et bientôt, on ne pourra plus la voir que dans les musées d'histoire des chemins de fer.

Cela conduit naturellement à se poser la question : que sont devenus les mécaniciens, les chauffeurs et les autres travailleurs des locomotives à vapeur ?

La révolution technique dans les transports ne nous a pas pris au dépourvu. Presque tous les mécaniciens dont l'âge et la santé le permettaient sont devenus conducteurs de locomotives électriques ou à diesel. Ils ont d'abord suivi des cours spéciaux pendant six mois ou un an selon leur qualification. Cela ne leur a rien coûté, car tous les frais étaient à la charge de l'Etat. En raison de la fermeture de quelques dépôts de locomotives, certains ont dû déménager. Mais cela n'a eu aucune répercussion sur leur

niveau de vie. Leur salaire ne subit aucune modification, ils reçoivent pour eux et leurs familles un logement convenable et, s'ils veulent avoir une maison particulière, ils bénéficient de crédits à la construction.

Si, pour une raison ou pour une autre, le mécanicien ne tient pas à quitter sa région, il peut se reconverter et trouver du travail au même échelon dans une autre spécialité. Sur la base des dépôts qui ont été fermés, on a créé des ateliers de réparation. Pendant la période de reconversion, pendant trois mois et quelquefois davantage, le mécanicien reçoit intégralement son ancien salaire.

Puisque nous avons parlé des ateliers de réparation, ajoutons que le travail y est mécanisé à 87 %. Cela exige une qualification plus grande et suppose par conséquent des salaires plus élevés.

La réorganisation technique des transports ne menace de chômage aucun travailleur. Au contraire, avec le développement des transports, le nombre de travailleurs employés dans ce domaine a plutôt tendance à augmenter.