



Février 2005

La Jungfrau

Editorial

Frappes d'essai

Fausses pièces de cinq francs

La frappe des pièces

Pièces commémoratives 05

Salon de l'automobile

L'histoire de l'automobile en format de timbre-poste

La Jungfrau

En arrivant dans l'Oberland bernois, le voyageur voit s'ouvrir devant lui un panorama époustouflant de sommets enneigés. Les trois plus célèbres sont bien sûr l'Eiger, le Mönch et la Jungfrau, le plus imposant des trois étant sans conteste la Jungfrau. En son temps, le philosophe allemand Christoph Meiners a dû être très impressionné à cette vue. Il écrivit en 1788 dans ses lettres de Suisse que lorsqu'il vit pour la première fois la Jungfrau, «habillée de son manteau neigeux dont seule une partie se renouvelle, le soleil du soir baignait encore entièrement son corps; l'astre ne tarda pas à retirer sa parure dorée du sein immaculé, éblouissant de blancheur, de cette vierge qui n'a jamais connu d'autre étreinte que celle des tempêtes et des rayons du soleil et dont seul le visage se mit alors à rougir»*. En réalité, ces images devaient avoir été inspirées moins par la forme du célèbre sommet que par l'émerveillement et le nom évocateur. Celui-ci semble remonter à une ancienne propriété du couvent des Augustines à Interlaken, supprimé en 1484. A l'époque, le pâturage situé au pied de la Jungfrau s'appelait «Jungfrauenberg» (aujourd'hui Wengernalp), un nom qui par la suite a probablement été transposé à la montagne elle-même. Une autre hypothèse nous est fournie par Thomas Schöpf, à qui remonte la première mention écrite du nom de la Jungfrau dans la «Chorographia Ditionis Bernensis» de 1577, et selon qui ce nom provient de la pureté virginal du manteau de névés et de glace recouvrant le sommet.

* Adaptation libre d'un extrait cité par Albert Gugerli dans «Wie die Jungfrau zu ihrer Bahn gekommen ist», dans Kunst + Architektur 48/1997

Culminant à 4158 m, la Jungfrau est le troisième plus haut sommet de l'Oberland bernois. Sa pointe constitue la frontière entre les communes de Lauterbrunnen et de Fieschertal. Sur le plan géologique, la Jungfrau est formée de couches superposées de calcaire jurassique et de gneiss, le sommet étant constitué uniquement de gneiss. Avec l'Eiger et le Mönch, elle est le berceau du Grand Glacier d'Aletsch. En raison de sa beauté et de sa richesse écologique, la région de la Jungfrau a été inscrite le 13 décembre 2001 à Helsinki au patrimoine naturel mondial de l'UNESCO. Cette région abrite une flore et une faune exceptionnelles et les traces des processus géologiques et glaciologiques en font un témoin de chapitres importants de l'histoire de la terre.

La première ascension

Le 3 août 1811, les frères Johann Rudolf et Hieronymus Meyer, fils d'une famille de riches commerçants argoviens, ont fait l'ascension du sommet de la Jungfrau en partant du Valais. J. Bortis et A. Volken, deux chasseurs valaisans qui connaissaient bien la région, leur servaient de guides (à l'époque, il n'y avait pas encore de guides de montagne). Le premier quatre mille de Suisse était vaincu. L'ascension avait pour but d'étudier de plus près la topographie de la région. J. R. Meyer, qui dirigeait la fabrique de rubans de soie de son père, consacrait ses loisirs à l'alpinisme, rédigeait des articles de sciences naturelles et travaillait comme cartographe. Cette première ascension a été mise en doute au départ, ce qui amena un fils de J. R. Meyer à refaire l'ascension de la Jungfrau par la même voie un an plus tard.

Le chemin de fer de la Jungfrau

Les premiers projets de construction d'un chemin de fer de la Jungfrau ont déjà vu le jour vers 1860. Il fallut toutefois attendre encore 30 ans avant que l'industriel zurichois Adolf Guyer-Zeller présente en 1893 un projet qui puisse être réalisé sur les plans technique et financier. Un train à crémaillère sur la Petite Scheidegg devait partir du chemin de fer de la Wengernalp pour traverser les massifs de l'Eiger et du Mönch dans un long tunnel rocheux, passer sous le Jungfraujoch avant d'aboutir sous le sommet de la Jungfrau. En 1894, Guyer-Zeller obtint la concession après qu'une équipe médicale envoyée dans les hautes montagnes de Zermatt eut prouvé que l'exploitation d'un chemin de fer à une telle altitude ne présentait pas de risques pour la santé des voyageurs. Après le début des travaux en 1896, le chemin de fer fut mis en service par étapes. La suite des travaux était financée par les recettes des courses. En 1911, voyant que les fonds étaient presque entièrement épuisés, la société ferroviaire décida de renoncer à poursuivre jusqu'au sommet de la Jungfrau

et de construire le terminus directement sous le Jungfraujoch. Depuis lors, des millions de touristes ont visité la station ferroviaire la plus haute d'Europe, située à 3454 mètres d'altitude. Elle offre aux visiteurs une vision imposante des trois géants de glace, l'Eiger, le Mönch et la Jungfrau. L'emblème du Jungfraujoch est le Sphinx, observatoire qui héberge de nombreux projets de recherche entre ciel et terre, et dont la coupole de verre abrite la plus haute station météorologique d'Europe.

La pièce

L'avers de la pièce est orné d'une représentation stylisée de la Jungfrau. Les parties lisses des étendues neigeuses sont entrecoupées de petites surfaces rocheuses finement ciselées. Cette alternance entre deux surfaces de structure différente forme une mosaïque toute empreinte de mouvement. L'inscription «JUNGFRAU» figure en haut de la pièce parallèlement à la bordure.

La monnaie commémorative «Jungfrau» en bref

Date d'émission: 11 février 2005; artiste: Stephan Bundi, Boll (Voir curriculum vitae dans swissmintinfo 2/2004)

Sujet	Jungfrau
Valeur nominale	10 fr.
Alliage	Bronze d'aluminium + cupronickel
Poids	15 g
Diamètre	33 mm (disque central 23 mm/ couronne extérieure 33 mm)
Non mise en circulation	max. 96 000*
Flan bruni	max. 12 500**

* dont 16 000 pièces en jeux de monnaies

** dont 4 500 pièces en jeux de monnaies



Éditorial

Chère lectrice, cher lecteur,

Cette année, les émissions de pièces de monnaie sont principalement consacrées au centenaire du Salon de l'automobile de Genève. Quelle que soit notre position face à la voiture, le fait est que plus personne ne peut s'en passer aujourd'hui. Même les citoyens soucieux de l'écologie savent apprécier à l'occasion les services rendus par ce moyen de transport ou se laissent émerveiller par le design futuriste d'un bolide moderne. C'est cette fascination qui attire chaque année une foule de visiteurs au Salon de l'auto. Avec ses pièces consacrées à ce salon, swissmint souhaite mettre en évidence l'évolution des cent dernières années dans ce domaine. Tandis que la pièce en or représente un modèle de collection de 1905, la pièce en argent montre une voiture de sport futuriste. La modernité de la conception ne manquera pas de vous impressionner.

Autre point fort de nos émissions, la pièce de 10 francs bimétallique «Jungfrau». La deuxième pièce de notre série consacrée aux montagnes rend honneur au célèbre sommet de l'Oberland bernois. Depuis 90 ans que le chemin de fer à crémaillère a été construit sur le Jungfraujoch, des millions de touristes du monde entier ont visité la station ferroviaire la plus haute d'Europe - située à 3454 m - et ont ainsi pu admirer de près le sommet de la Jungfrau. Après le succès remporté par la pièce consacrée au Cervin, nous sommes heureux de pouvoir vous présenter sous cette forme un autre joyau des Alpes suisses.

Kurt Rohrer, directeur de swissmint

Frappes d'essai

Un total de 500 frappes d'essai en argent de la monnaie commémorative «Salon de l'auto» a été réalisé. Contrairement à la frappe ordinaire sur laquelle les phares et le pare-brise se distinguent des autres reliefs par des polissages différents, la frappe d'essai présente un relief uniformément mat. Sur le revers figure en outre une marque spéciale.

Comme les frappes d'essai ne sont réalisées qu'en petit nombre, il n'est pas possible de passer commande par ordre permanent. Pour obtenir une frappe d'essai, veuillez nous faire parvenir votre commande jusqu'à fin février 2005 (uniquement par écrit ou par fax). Le prix est de 200 francs. L'attribution est assurée par swissmint en fonction de l'ordre d'arrivée des commandes et de la fidélité des clients (livraison en avril 2005).

Escroquerie avec de «fausses pièces de cinq francs»

Selon un communiqué publié en août dernier par l'Agence télégraphique suisse, un Polonais de 31 ans introduisait une pièce après l'autre dans un distributeur automatique de billets à une station de tram de Zurich. Trouvant ce comportement étrange, des passants alertèrent la police, qui constata que l'homme, au lieu d'introduire des pièces de cinq francs dans l'automate, y insérait des roubles d'une valeur de quatre centimes. Il retirait ainsi un billet de tram d'une valeur de 1 fr. 70 ainsi que 3 fr. 30 de monnaie. Lorsque la police l'a arrêté, cet escroc avait dans ses poches une somme de 1100 francs en monnaie. Le stock de 120 roubles qu'il possédait encore montrait qu'il avait l'intention de continuer son petit trafic encore un moment.

Comment une telle escroquerie est-elle possible? Les roubles en question ont-ils été fabriqués par la Monnaie fédérale, comme certains citoyens inquiets ont pu le supposer? Pas du tout! Comme les pièces de monnaie utilisées frauduleusement ont la même composition et quasiment les mêmes dimensions que les pièces de cinq francs, elles sont acceptées par les automates. La plupart des pays, dont la Suisse, font donc enregistrer leurs pièces de monnaie auprès du Coin Registration Office (CRO) à Pessac (France). Cet enregistrement doit permettre d'éviter des chevauchements afin que des pièces de monnaie d'un pays ne puissent être utilisées frauduleusement dans des automates d'un autre pays. Aussi longtemps que le rideau de fer existait, le risque que des pièces de monnaie de l'Est soient utilisées abusivement dans nos automates était faible. Avec l'ouverture des frontières dans les années 90, des problèmes sont apparus avec les roubles. Il faut dire que la Russie n'a pas encore fait enregistrer ces pièces de monnaie auprès du CRO. En conclusion, on peut encore se demander ce que cet escroc avait l'intention de faire avec ses 333 billets de tram.

Des roubles dans le distributeur automatique de billets



La frappe des pièces de monnaie courantes

C'est d'abord par la frappe que l'on transforme un disque de métal ordinaire en une pièce de monnaie agréée par l'Etat (monnaie en circulation) et acceptée comme moyen de paiement dans tous les commerces de notre pays. Pour la frappe, *swissmint* dispose de six presses à monnaie performantes.

Avant de pouvoir commencer la frappe, le responsable, Daniel Leuba, doit régler la presse à monnaie, c'est-à-dire la munir des outils de frappe nécessaires: le coin pour les deux faces de la pièce et l'anneau de frappe. Les coins sont vissés dans la position correcte sur le dispositif de fixation avant d'être montés et ajustés sur la presse. La position de l'avers et du revers ainsi que le centrage doivent être très précis. Les coins en acier trempé contiennent l'empreinte inversée et en creux que doit recevoir la pièce.

si la tranche de la pièce sera lisse ou cannelée. Pour les pièces de monnaie comportant une inscription en relief sur la tranche, comme celle de cinq francs, on utilise une virole composée de trois segments, qui s'ouvre après la frappe de manière à pouvoir libérer la pièce sans endommager sa tranche.

Lors de la frappe, il faut aussi assurer la qualité. Les pièces qui viennent d'être frappées tombent d'abord dans une petite caisse en plastique rouge. Elles ne sont versées dans le grand récipient qu'une fois que l'estampeur a procédé au contrôle et a constaté que les pièces sont de bonne qualité. Ce contrôle consiste à vérifier le diamètre et l'épaisseur ainsi que la perfection de l'empreinte. Il permet d'éviter que des erreurs de dimensions ne posent ultérieurement des problèmes dans les automates. Les coins usés ou tordus sont détectés assez tôt et peuvent être changés ou remis dans la bonne position. Lorsque une telle erreur est consta-



Une fois la machine réglée, Daniel Leuba remplit de pièces brutes ou flans le récipient placé au-dessus de la presse à l'aide de l'empileur. Les flans sont amenés l'un après l'autre par un canal. Ils sont légèrement lubrifiés (film de pétrole) afin que les coins ne s'encaissent pas trop vite lors de la frappe. Les presses peuvent fabriquer jusqu'à 600 pièces par minute. La frappe consiste en une distorsion à froid de la surface des disques de métal. La machine frappe simultanément l'avers, le revers et la tranche de la pièce. Selon la taille de la monnaie, la pression nécessaire pour une empreinte correcte du relief varie entre 25 et 160 tonnes.

Entre la partie supérieure et la partie inférieure du coin se trouve ce que l'on appelle la virole, un anneau d'acier dans lequel viennent se loger les pièces et dont le diamètre correspond à celui des monnaies à frapper. Il sert à conserver la forme circulaire parfaite de la pièce de monnaie et à empêcher que l'énorme pression de la frappe ne fasse s'affaisser le métal. La structure de la surface intérieure de l'anneau de frappe détermine aussi

tée, seules les pièces qui se trouvent dans la petite caisse en plastique rouge doivent être éliminées et non pas tout le contenu du container. C'est la raison pour laquelle il est rare de trouver des erreurs de frappe sur les pièces de monnaie suisses en circulation.

Dans cette série consacrée aux différents services de *swissmint*, nous vous avons présenté jusqu'ici l'atelier du graveur, la fabrication des outils et la préparation des flans. Pour des raisons de place, nous ne pourrons vous informer en détail

Pièces commémoratives en 2005

Outre les pièces commémoratives «Jungfrau» et «Salon de l'auto» présentées dans ce bulletin d'information, 2005 verra encore l'émission d'une pièce de 20 francs en argent, qui représente le Pont de la Chapelle de Lucerne. Il s'agit là de la deuxième pièce de la série «Monuments célèbres».

Centenaire du Salon de l'automobile



Le 29 avril 1905, date à laquelle la première Exposition nationale de l'automobile et du cycle s'est ouverte, la voiture n'en est qu'à ses premiers balbutiements, mais elle exerce déjà une fascination inexplicable. Cette exposition de neuf jours avec 59 exposants remporte un succès phénoménal. Elle avait été réalisée sur l'initiative de Jules Mégevet de Genève, président de la Chambre syndicale suisse de l'automobile, et de Charles-Louis Empeyta, vice-président de l'Automobile Club de Suisse.

A la fin du 19e siècle, les premières automobiles ressemblent plus à des calèches qu'à des voitures modernes. Mais on cherche en vain les chevaux devant le siège du cocher: ils se cachent dans un moteur à combustion sous le pieds du «cocher» ou dans le fond de la voiture, et les rênes ont été remplacés par une barre de direction ou un volant. L'industrie automobile connaît alors un développement fulgurant. Cinq ans plus tard, à l'époque du premier Salon de l'automobile, la plupart des constructeurs commencent déjà à se distancer de la forme des calèches. Avec les années, la forme des véhicules gagne sans cesse en élégance et en aérodynamisme, tandis que les moteurs acquièrent puissance et fiabilité. Les paisibles carrosses à l'allure massive se transforment en véhicules modernes et confortables. Outre la puissance du moteur et le design, les constructeurs attachent aujourd'hui une importance accrue aux facteurs tels que le confort, la sécurité et la faible consommation de carburant. L'essor de l'automobile ne connaît plus de frein. Même au cours des dernières années, la voiture n'a cessé de prendre de l'importance. La raison de ce succès est que l'automobile nous offre

une mobilité quasiment illimitée que les transports publics ne peuvent nous offrir, quels que soient les efforts consentis. Mais la fascination de l'automobile va au-delà de son utilité pratique. Elle est aussi un symbole de statut, un loisir, une passion, voire même pour certains un instrument de séduction ou de pouvoir. Ses inconvénients (pollution de l'environnement, encombrement des routes, accidents de la circulation) sont souvent présentés comme un mal nécessaire ou passés sous silence.

Au vu du succès remporté par le premier Salon de l'auto, un deuxième salon est organisé en 1906 à Genève et un troisième se tient en 1907 à Zurich. Après une longue pause, le quatrième Salon suisse de l'automobile ouvre ses portes en 1923. Le «Comité permanent du Salon International de l'Automobile de Genève», créé en novembre 1923, décide en mars 1924 de mettre sur pied le premier Salon international de l'automobile et du cycle. Depuis 1924, le Salon international de l'automobile a lieu chaque année, avec une interruption jusqu'en 1947 due à la guerre. Dans les années 30 déjà, le Salon de Genève devient une exposition de renommée internationale. Les locaux d'exposition doivent être agrandis en permanence car les besoins en place ne cessent de s'accroître. Le 18 décembre 1981, le nouveau centre d'exposition et de congrès de Genève (PALEXPO), situé à côté de l'aéroport, est ouvert. Les problèmes de place peuvent ainsi être provisoirement résolus. Trois grandes halles d'exposition supplémentaires sont construites entre 1987 et 2002. En 2002, le salon a enregistré un record d'affluence absolu avec plus de 723 000 entrées.

1905 2005



Seule manifestation annuelle de cette catégorie, le Salon international de l'automobile de Genève a encore gagné en importance. Cette position privilégiée s'explique non seulement par l'organisation parfaite de l'exposition et par le rayonnement international de Genève, mais aussi par la situation exceptionnelle de la Suisse, pratiquement le seul pays dans lequel la concurrence peut se développer librement et sans contingence dans le domaine de la distribution automobile privée. Le Salon de l'automobile de Genève est la saga d'un succès qui n'en est certainement pas à son dernier épisode.

Les monnaies commémoratives «Centenaire du Salon de l'automobile» en bref

Date d'émission: 11 février 2005

Artiste: Roger Pfund, Carouge

Sujet	Voiture de sport	Voiture de collection
Valeur nominale	20 fr.	50 fr.
Alliage	argent 0,835	or 0,900
Poids	20 g	11,29 g
Diamètre	33 mm	25 mm
Non mise en circulation	max. 65 000	
Flan bruni	max. 8 000	max. 6 000

Monnaie en argent

Une voiture de sport moderne occupe la moitié droite de l'avers de la monnaie. Elle est placée de façon à ce que son phare droit corresponde au centre de la pièce. Le prototype GT 1 du designer automobile Franco Sbarro a servi de modèle pour cette effigie. L'inscription «SALON INTERNATIONAL DE L'AUTOMOBILE GENEVE» court parallèlement à la bordure sur deux lignes décalées. Sur toute la surface de la pièce, des cercles concentriques formés des nombres 1905 et 2005 rappellent les dates anniversaires du Salon de l'auto.

Monnaie en or

Sur la moitié droite de l'avers de la monnaie, une voiture de collection est représentée. Ici aussi, le phare droit du véhicule forme le centre de la monnaie. Il s'agit de la Clément, du nom de son constructeur Adolphe Clément, datant de 1905. Pour le reste la pièce est semblable à la monnaie en argent.

L'artiste

Roger Pfund, graphiste, peintre et designer renommé, est né à Berne le 28 décembre 1943. En 1966, après avoir terminé sa formation de graphiste, il ouvre son propre atelier. Depuis le début de sa carrière, Roger Pfund concentre son activité sur le domaine de la culture en créant des affiches pour des concerts, des pièces de théâtres, des musées et des causes humanitaires. En 1971, il gagne le premier prix du concours pour la nouvelle série de billets de la Banque nationale Suisse et réalise la série de réserve. Il conçoit ensuite la dernière série de billets pour la Banque de France qui l'invite en 1996 à participer au concours pour les billets euro. Roger Pfund y remporte le premier prix. Il est en

outre le concepteur du nouveau passeport suisse. Par ailleurs, de nombreuses entreprises et institutions renommées ont fait appel à ses talents. Depuis 1971, Roger Pfund vit et travaille à Carouge près de Genève. Depuis 1966, il présente ses peintures sur la scène internationale dans le cadre d'expositions individuelles et collectives.

L'histoire de l'automobile en format de timbre-poste

Du 3 au 13 mars 2005, le Salon de l'automobile de Genève fêtera simultanément sa 75e édition et son centième anniversaire. Le 8 mars 2005, La Poste Suisse émettra un bloc spécial sur le thème «Salon international de l'automobile». C'est déjà la troisième fois qu'il reçoit les honneurs d'un timbre-poste.

Les 100 ans du Salon de l'automobile de Genève: un

l'histoire et du futur. D'un côté, les valeurs traditionnelles des carrossiers, traduites de manière statique par le dessin et l'image. De l'autre, l'avenir représenté dans son dynamisme à travers l'évolution d'un «wire frame» ou modélisation fil de fer. Informations supplémentaires: www.poste.ch/philashop

*Gregory Schick, La Poste Suisse,
Timbres-poste et philatélie, 3030 Berne*



anniversaire particulier pour les carrossiers helvétiques, associés depuis toujours aux notions de tradition et de qualité. Vito Noto de Cadro près de Lugano, concepteur diplômé de produits industriels, a créé le bloc spécial.

Le bloc spécial exprime ce lien en illustrant la rencontre de

Editeur swissmint

Monnaie officielle de la Confédération suisse
Bernastrasse 28
CH-3003 Berne
www.swissmint.ch

Marketing
Tél. +41 (0)31 322 60 68
Fax +41 (0)31 322 60 07
E-Mail: info@swissmint.ch

Vente
Tél. +41 (0)31 322 74 49

Numismatique
Tél. +41 (0)31 322 61 73

