

FRIBOURG ILLUSTRÉ

ORGANE INDÉPENDANT PARAISSANT UNE FOIS PAR MOIS

Administration : Avenue de la Gare 6, Fribourg Tél. 2.40.55
Abonnement : 1 an Fr. 6.50 Etranger Fr. 9.20 Chèq. post. 11a 2851
Directeur : Paul Ducotard



Régie exclusive de la publicité : Annonces Suisses S.A. „ASSA”
5, Avenue de Tivoli, Fribourg, Tél. 2.51.35 Chèq. post. 11a 4617
Succursales dans toute la Suisse



TRESORS DE FRIBOURG



A l'inauguration, une sélection de l'orchestre Pro Musica dirigée par Armin Jordan joue une suite de Jean-Sébastien Bach.

Sous l'impulsion heureuse de M. le professeur Alfred Schmidt, une collection, la plus représentative possible de l'art en pays de Fribourg, a été exposée à l'Université. Lors de l'inauguration au cours de laquelle une sélection de l'orchestre Pro Musica et le jeune flûtiste Alexandre Magnin dirigés par Armin Jordan ajouta au plaisir des yeux celui des oreilles, M. le professeur Schmidt étonna l'assistance et par là-même le canton tout entier, en révélant que, non seulement l'actuel Musée d'Art et d'Histoire ne permet pas de présenter avec tout le goût nécessaire nos trésors artistiques, mais qu'il ne suffit pas à la pure et

simple exposition de ce qu'il possède. Que des chefs-d'œuvre sont entreposés sans être accessibles ni au public, ni aux spécialistes.

Le but de l'exposition était de prouver au canton qu'il possède des richesses (nul n'étant prophète etc.) et d'éveiller l'intérêt du public et des autorités en vue du financement d'un nouveau musée. Fribourg-Illustré se fait un devoir d'insister auprès de ses lecteurs afin qu'ils soutiennent l'idée de la nécessité de ce nouveau musée et sa réalisation car les richesses artistiques ne sont pas des valeurs auxquelles convient l'entrepôt.

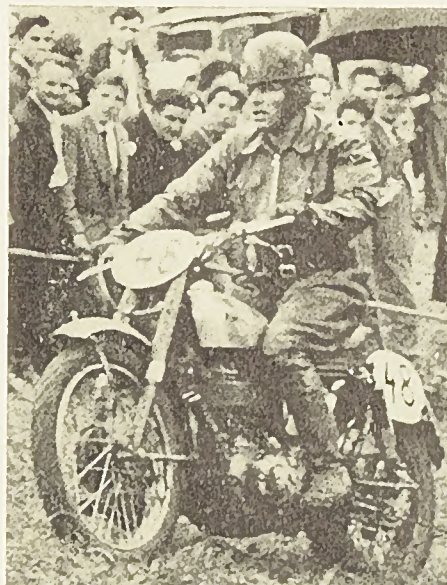


Décollation de Saint Jean Baptiste. Chef en bois peint attribué à Hans Gleng ou à Geller.

MOTO-CROSS DE FRIBOURG

Le Moto-Club de Fribourg a fait preuve de vivacité en organisant, à la suite du magnifique Rallye de la Madone des Centaures, un Moto-Cross pour lequel, si le soleil ne fut pas au rendez-vous, l'élite des coureurs suisses et étrangers et le public ne se laisseraient pas décourager par la pluie. Les organisateurs présidés par M. Charles Reihlen ont vu leurs efforts reconnus par plus de 5000 spectateurs.

Certes, la vitesse et les sauts dans la boue ne furent pas aussi impressionnants que sur terrain dur, certes, le parcours dut être modifié et les 500 cc se montrèrent pas adaptées aux conditions défavorables. Mais les coureurs donnèrent tout ce qu'ils purent et, malgré les chutes et les pannes, ils présentèrent un beau spectacle.



Von Arx, 1er des 500 cc nationaux.

Dans la catégorie 250 cc, Marcel Jan, d'Oron-la-Ville, remporta la victoire devant Hubert Etter et Michel Mettraux et cette nouvelle palme justifie le titre de champion suisse probable qu'on lui prête volontiers.

Les 500 cc nationaux, malgré une réserve de puissance plus grande, se montrèrent moins nerveux et, dans la boue, von Arx s'adjuga le titre.

Le public fut mouillé mais content, ce qui veut dire que le succès du troisième Moto-Cross de Fribourg a été total.



Jan Marcel, d'Oron-la-Ville, prétendant au titre de champion suisse des 250 cc, est vainqueur dans cette catégorie.



Courajod, le brillant vainqueur de la catégorie 500 cc internationale, dont l'acharnement à la victoire devant les Belges et les Français lui valut la prime de combattivité offerte par la brasserie Beauregard.

M. Paul JOYE

Avec M. Paul Joye, enlevé à l'âge de 74 ans après une longue maladie, disparaît une personnalité éminente du monde fribourgeois. Après de brillantes études, il occupa la chaire de physique générale à l'université. Mais le savant était aussi un réalisateur et pendant près de 20 ans il associa, à la tête des Entreprises électriques fribourgeoises, les capacités du technicien et de l'administrateur, créant en outre, dans notre canton, nombre d'industries, et développant remarquablement les E.E.F.
(Photopresse A. G. Zurich)

M. Paul MURITH

Après avoir terminé ses études à notre technicum cantonal, M. Paul Murith était d'abord entré au service des chocolats N.P.C.K. avant de reprendre l'Hôtel de Ville de Gruyères où il s'acquittait, comme hôtelier et restaurateur, une juste renommée. Il avait l'art de recevoir ses hôtes, sa culture lui permettait une conversation facile et sa bonne humeur cachait avec courage les épreuves de sa vie. Il était un pionnier du tir qu'il soutint avec générosité.

Mme Odile DUCOTTERD

Née Odile Pauchard, Mme Charles Ducotterd habitait Léchelles où l'un de ses fils exerçait la charge de syndic et le mandat de député. Chrétienne convaincue, elle eut la joie de donner à l'Eglise un autre de ses enfants, M. l'abbé Conrad Ducotterd, professeur au Collège Saint-Michel à Fribourg. Elle est décédée dans sa 77^{me} année après une vie faite de courage, de bonté et de piété.

M. Paul BRODARD

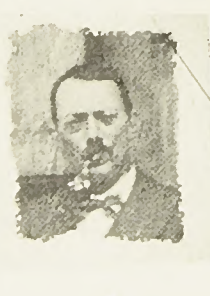
Agé de 22 ans, M. Paul Brodard était étudiant en médecine vétérinaire. Il était parti en vacances en France et avait été accueilli comme précepteur dans une famille habitant un château de la Savoie. Au cours d'une excursion au lac Bart, dans l'Ain, il coula soudain à pic à quelque distance de la rive. Jeune homme intelligent et pieux, il avait toujours conquis rapidement l'estime et l'affection de ceux qui le connaissaient.

M. Emile WICHT

Conduisant un taureau à la boucherie, M. Wicht vit soudain la bête devenir furieuse et se retourner contre son maître qu'elle terrassa. Le blessé ne semblait pas trop gravement atteint mais une embolie l'emporta après un demijour de souffrance. Il était fermier à Rucyres-Treyfayes, en Gruyère où, depuis 25 ans, il cultivait la même terre et n'était âgé que de 56 ans. Il avait élevé une belle famille que sa mort soudaine plonge dans la consternation.
(Photo Glasson)

M. Jenny DELASPRE

Retraité des C.F.F. M. Jenny Delaspre avait fait toute sa carrière comme mécanicien conducteur de locomotives. Conscientieux dans son travail, d'un caractère agréable il était aimé et estimé de chacun. Il avait pris sa retraite en 1944. Il avait atteint l'âge de 77 ans et resta toujours fidèle soit à la société fédérale de gymnastique comme membre honoraire de l'Antienne, soit à la musique de Landwehr qui lui avait décerné le même titre.
(Photo Macherel)

M. Emile JAQUET

M. Emile Jaquet habitait Estavannens où la mort est venue le chercher à l'âge de 69 ans, après une vie toute de labeur et de droiture. Il s'était attaché à la fois à sa terre natale et à son métier d'agriculteur qu'il pratiquait avec beaucoup de conscience. D'autre part, il s'était consacré à sa nombreuse et belle famille. Tandis qu'une partie de ses enfants était demeurée dans son village, certains de ses fils s'étaient acquis une situation enviable dans d'autres contrées du canton.

Mme Adeline PITTET

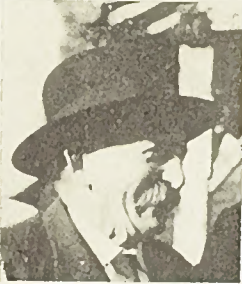
Mme Alexandre Pittet, née Adeline Uldry avait atteint paisiblement le bel âge de 89 ans. Elle s'est éteinte pieusement à Vuarmarens où l'un de ses fils exploitait la laiterie du village. Elle y était entourée du respect et de la confiance de chacun car elle avait elle-même, dans sa vie, montré un bel exemple des vertus chrétiennes, en élevant une belle famille qui lui faisait honneur.

M. Robert OBERSON

C'est à l'âge de 43 ans seulement qu'une attaque a terrassé M. Robert Oberson, à Riaz, ouvrier de la maison Binz. C'est alors qu'il rentrait chez lui, pour chercher ses effets avant de partir pour la Savoie, où il devait prendre possession d'une livraison de bois, que la mort l'a brusquement ravi à l'affection de son épouse que ce tragique dénouement laisse seule avec cinq enfants dont l'aîné a 12 ans.
(Photo Lorson)

M. Georges CHAPPUIS

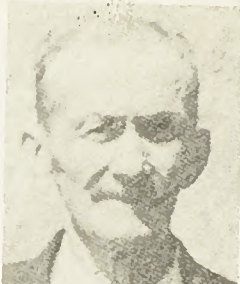
Victime, près d'Annemasse, d'un accident de motocyclette, M. Chappuis avait été ramené à Genève où il devait décéder d'une fracture du crâne. Agé de 33 ans, il avait fait partie de la gendarmerie d'armée avant de s'engager dans la police genevoise. D'un caractère enjoué et d'une vitalité débordante, il était resté très attaché à son village natal de Lentigny où il a été inhumé, après une courte carrière qui lui avait déjà conquis l'estime de ses chefs.

M. Léon JULMY

Agriculteur à Prez-vers-Noréaz, M. Julmy possédait une exploitation modèle. L'amour profond qu'il vouait aux siens ne l'empêcha pas de s'intéresser activement à la vie de son village et des milieux paysans. Il était membre de nombreuses sociétés et commissions. C'était un esprit clairvoyant, un homme au jugement pondéré et au caractère jeune. Aussi avait-on volontiers recours à ses conseils qui avaient la sagesse d'un homme qui aime sa terre et sa famille et dont la compréhension visait toujours à la recherche de solutions meilleures.

M. Alfred GREMAUD

Taillieur de pierre, M. Alfred Gremaud pratiquait encore, il y a quelques mois, malgré ses 78 ans, son métier délicat, chez M. Grand, marbrier à Bulle, et l'avait également exercé pour le compte de M. Tridoniani à Fribourg, ébauchant le socle du monument de l'abbé Bovet. Les épreuves ne lui furent point épargnées et il vit disparaître, l'un après l'autre, ses trois fils. Malgré tout il conserva un caractère agréable et gardait toujours un sourire qui le faisait aimer de chacun.

M. Joseph RUFFIEUX

Charpentier-menuisier à Crésuz, M. Ruffieux est décédé à l'âge de 86 ans. Artisan consciencieux et habile, il était toujours prêt à rendre service et jouissait de la confiance générale que ses qualités et ses capacités avaient amplement méritées. Pendant de nombreuses années, il fit partie de l'autorité communale et éleva une belle famille qui lui donna la joie d'être arrière-grand-père.
(Photo Glasson)

M. l'abbé Paul SINGY

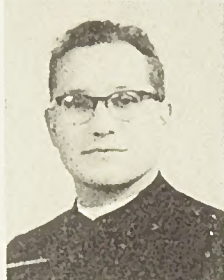
Formé à la droiture et à la générosité dans une famille de 8 enfants, M. l'abbé Singy avait dit, il y a une année, sa première messe dans sa paroisse natale de Bussy. Appelé au poste de vicaire au Christ-Roi, à Fribourg, il y avait, en peu de temps, réalisé l'abondante moisson de nombreuses années. Il est mort au soir d'une fête mariale, lui qui avait toujours cultivé une dévotion spéciale envers la Sainte-Vierge, à l'âge de 28 ans.
(Photo Juriens)

M. Léonard MURITH

Surveillant-chef du pénitencier de Bellechasse, M. Léonard Murith, qu'un accident a emporté à l'âge de 64 ans, était avant tout un paysan dans l'âme. Natif d'Enney, il avait débuté comme «buebo» de chalet avant d'entrer, en 1912, au service du pénitencier cantonal où ses capacités dans l'élevage du bétail décidèrent bien vite ses chefs à lui confier la responsabilité du plus grand troupeau fribourgeois. Esprit indépendant à la personnalité accusée, il savait, dans ses

M. Jean-Louis DROUX

Originaire des Ecnasseys, M. Droux, avait obtenu en 1920 son brevet d'instituteur. Il déploya, au cours d'une carrière féconde et chargée de mérite, la plus grande partie de son activité de pédagogue dans les villages de Fiaugères et d'Estévenens. Il avait élevé une nombreuse famille et l'un de ses fils était prêtre. La mort l'a surpris, à 61 ans, alors qu'il était en séjour chez sa fille à Tavannes où son fils remplit les fonctions de vicaire.

M l'abbé Antoine VACHER

Parti en excursion dans le massif des Gastlosen, M. l'abbé Antoine Vacher, recteur de la communauté catholique de Grandson, avait entrepris avec deux amis, l'ascension de l'Eggturn quand il lâcha prise. La corde se rompit sous son poids et la victime fit une chute de 40 m et fut tuée sur le coup. M. l'abbé Antoine Vacher était âgé de 36 ans. C'était un prêtre zélé et plein d'enthousiasme qui avait acquis l'estime générale des habitants de Grandson-Concise. Il était originaire de Cressier-Neuchâtel.

M. Jean des BROSSES

Cet écrivain parisien, directeur de la Fédération catholique du théâtre amateur, n'était pas un inconnu dans notre canton. Parmi ses pièces de théâtre, l'une a pour action la Gruyère où il se rendit, l'an dernier, à l'occasion d'un congrès international de théâtre. Il écrivit pendant de nombreuses années, pour un journal de notre canton, des croquis parisiens qui donnaient la preuve de ses capacités littéraires. Il aimait à séjourner dans notre canton auquel le rattachaient des liens de famille.

Mme Bertha BLANC

Veuve de M. Raymond Blanc, qui avait été ravi très jeune à son affection, Mme Blanc, qui habitait Corbières, avait fait pont avec un courage à cette lourde épreuve qui la laissait seule avec quatre enfants. Elle se consacra à leur éducation et grâce à un labeur de tous les instants, à son esprit d'économie et à ses capacités de maîtresse de maison, elle leur permit de faire honorablement leur chemin dans la vie. Elle en fut récompensée par leur affection et une paisible vieillesse. Elle était âgée de 75 ans.

M. Bernard GENOUD

Très tôt orphelin, M. Genoud, qui habitait Châtel-St-Denis, avait appris le métier de ferblantier-appareilleur et il devint rapidement un excellent artisan. Homme de bon sens, travailleur honnête et consciencieux, il s'était fait de nombreuses amitiés. Il était membre d'honneur de la société paroissiale l'Avenir pour laquelle il s'était beaucoup dévoué. Sa santé depuis quelques mois, avait nécessité son transfert à Leysin où il est décédé des suites d'une intervention chirurgicale. Il laisse dans le deuil une épouse et 4 enfants auxquels il avait donné le meilleur de lui-même.



Nettoyages chimiques soignés Noir deuil en 8 ou 24 heures

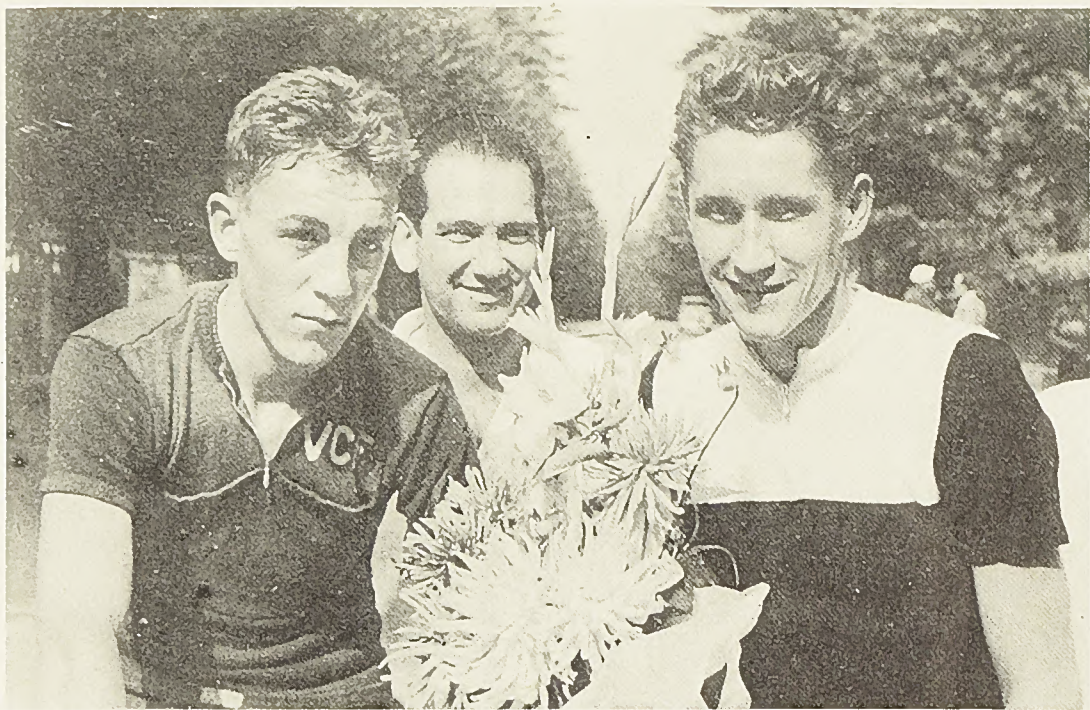
TEINTURERIE MODERNE MAITRE-ZOSSO S.A.

Magasin principal : Pérolles 23 FRIBOURG Tél. 2.33.03 Atelier et magasin : Route du Jura

MAGASIN : PÉROLLES 23
USINE ET MAGASIN :
ROUTE DU JURA
TELEPHONE 2 33 03
FRIBOURG



OMNIUM



Organisé par la Pédale Fribourgeoise et avec la participation d'Attilio Moresi, champion suisse 1955, l'Omnum de Fribourg s'est disputé sur le circuit de Gambach devant un public peu nombreux (le match Fribourg-Bellinzona avait attiré le grand monde). Trois courses furent disputées, courses très dures puisque, tous les 5 ou dix tours, il y avait un sprint ou une prime.

Ci-dessus, avec au centre M. J. Aebischer qui se dévoue au comité d'organisation de presque toutes les courses cyclistes, les deux têtes de liste de la catégorie junior Rudi Marti de la Pédale Fribourgeoise et Jean-Pierre Biolley du Vélo-Club.

Ci-dessous, les vainqueurs en classe « Amateurs A », de gauche à droite : Ewald Brutsch (second), André Bonny (premier) et Paul Lambert (troisième).



Entre deux courses de l'Omnum, GRIDJEAN effectue quelques tours sur le circuit.

Après le tour du Léman en 1932 et 33, le record du monde de distance (325 km) en 1944 (médaillon de vermeil du Jubilé olympique), le col du Susten en 1954, le col des Mosses le 12 juin dernier, notre sympathique champion ajoute à ces performances la traversée du GRIMSEL, soit 31 km dont 25 de montée, et cela à 49 ans.

Grandjean, recordman du monde sur monocycle bat son propre record au Grimsel (altitude 2165 m.)



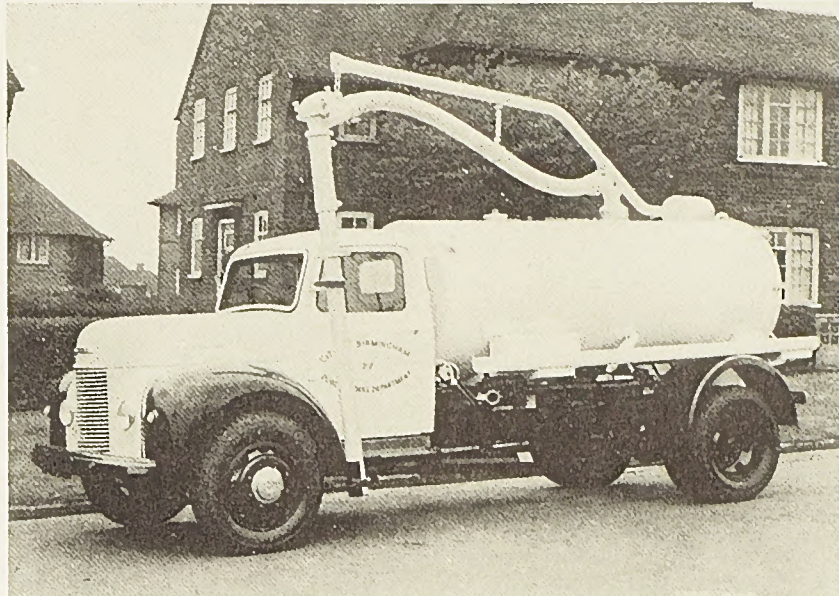
Dans les moments difficiles, son soigneur le suit à pied tandis que la police de la route veille aimablement à sa sécurité. (Photo Luthi)

Pour l'entretien des routes 2 appareils anglais éprouvés

Vidangeuse de siphons et d'égoûts :

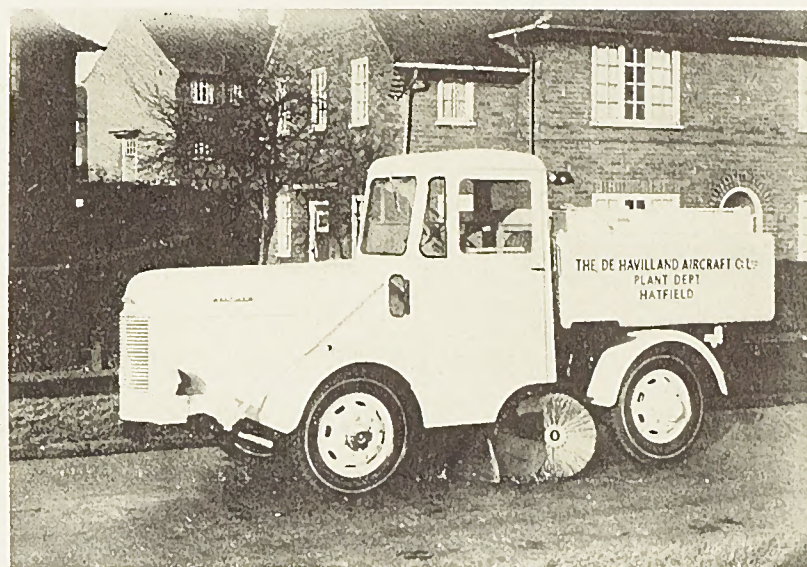
contenu 3600 et 5400 litres, moteur Diesel ou essence, compression par piston

Livable sur chaque châssis



Balayeuse-ramasseuse

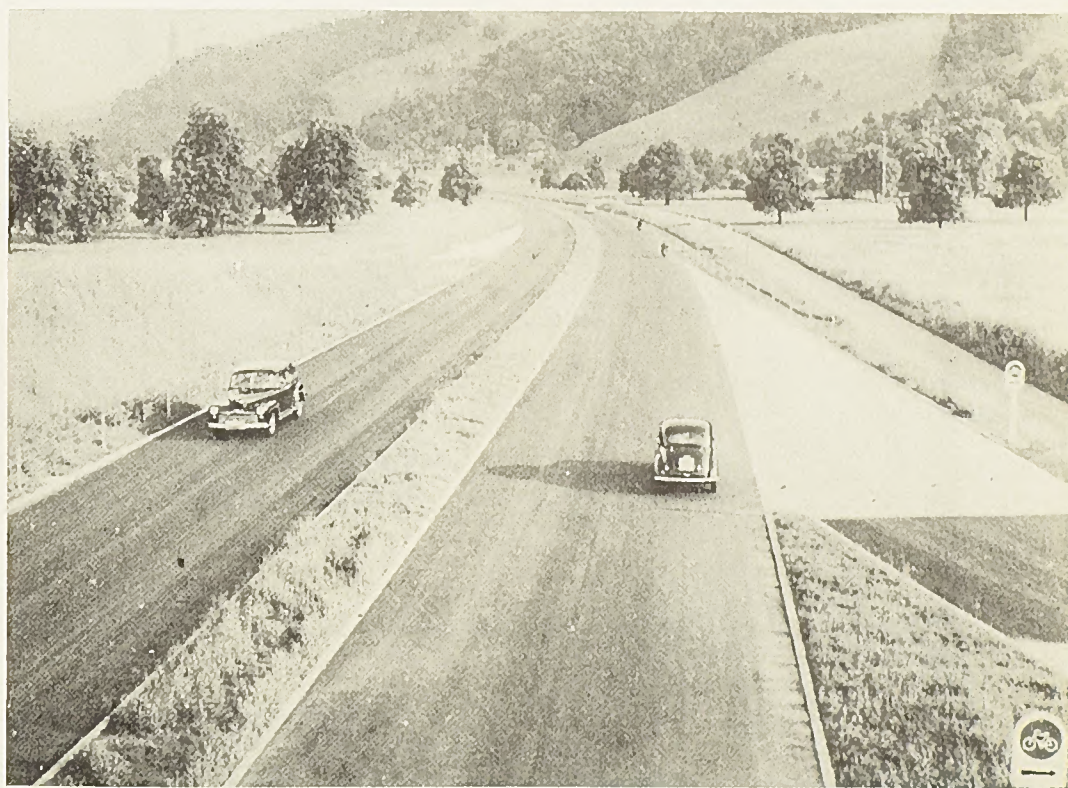
contenu 2 ¼ m³ moteur Diesel ou essence



Demandez prospectus et documentation à l'agence générale :

GARAGE MARTI FRERES - BERNE

Eigerplatz - Téléphone (031) 5.15.41



Le canton de Lucerne s'est placé à l'avant-garde du progrès routier en Suisse par l'autoroute, la première de notre pays, Lucerne-Ezzethorw. La banquette centrale est insuffisante, il n'y a pas de banquettes latérales, mais cette route où passe une moyenne de 16.000 véhicules par jour et que borde à droite une piste cyclable, est une réussite. Elle n'a malheureusement que 2 km 700 de longueur... et la boutade d'un ingénieur étranger mérite d'être citée : Elle est parfaite, mais pourquoi l'avez-vous faite plus large que longue ! (Photo-reportage Presse-Diffusion) (Voir pages suivantes)

TRIBUNE LIBRE

Dorénavant, les colonnes de FRIBOURG-ILLUSTRÉ seront ouvertes à tous ceux qui désirent exprimer leur opinion au sujet de nos principaux articles et reportages

**VAUXHALL
BEDFORD
LAND ROVER
EXPOSITION**

GARAGE DU BOURG

V. Nussbaumer
Tél. 2.41.29

D. K. W.

Place Notre Dame
Tél. 2.15.02

**HILLMAN
HUMBERT
SUNBEAM
EXPOSITION**

AUTOROUTES et FRIBOURG

Le bilan rouge.

En Suisse, en 1954 : 1.000 morts victimes de la route, trois par jour. Au 1er janvier 1955, on pouvait, en se la souhaitant « bonne et heureuse », prévoir que l'année nouvelle serait aussi vorace de victimes propriétaires d'un réseau routier inadapté aux exigences du temps : Un vrai bain de sang.

Il faut faire face à ce monstre grouillant, s'infiltrant partout et submergeant tout : 500.000 véhicules à moteur immatriculés, 2,5 millions de voitures étrangères en séjour, 3,5 millions de véhicules en trafic frontalier. D'où l'initiative routière que l'on peut signer dans tous les secrétariats et garages de l'A.C.S. et du T.C.S.

Une agglomération humaine comme la région parisienne, comptant deux fois la population de la Suisse et une densité énorme de véhicules, a réduit, dans une grande proportion, le nombre des accidents de circulation. Nos voisins, malgré deux guerres terribles, ont construit des réseaux routiers admirables. Et tandis que nous discutons de l'opportunité ou non des autoroutes, nos banques en financent la construction dans la plaine lombarde.

Pourtant, la route c'est la vie !

Ils l'avaient bien compris les Fribourgeois d'il y a cent ans, quand ils forcèrent la ligne de chemin de fer Zurich-Genève à passer par Fribourg. Un homme s'était levé, Week-Reynold. Avec énergie il sut gagner l'appui du Général Dufour, obtenir l'argent des banques de Paris, les fers de la métallurgie anglaise, l'adhésion de la municipalité de Lausanne qui, dans cette affaire, lia son sort à celui de Fribourg et fut mise sous régime pour son acte d'indépendance, et... la levée de bataillons de Landsturm pour protéger les premiers travaux de construction dans le vignoble de Lavaux.

A un siècle de distance, se pose le même problème, avec des difficultés et des egoïsmes analogues. La route moderne de grand trafic, qui commande tout l'avenir économique du pays, passera-t-elle par ici ou non ? L'ultime minute a sonné car les événements soudain vont très vite — de démontrer que les intérêts fribourgeois se confondent avec les intérêts nationaux.

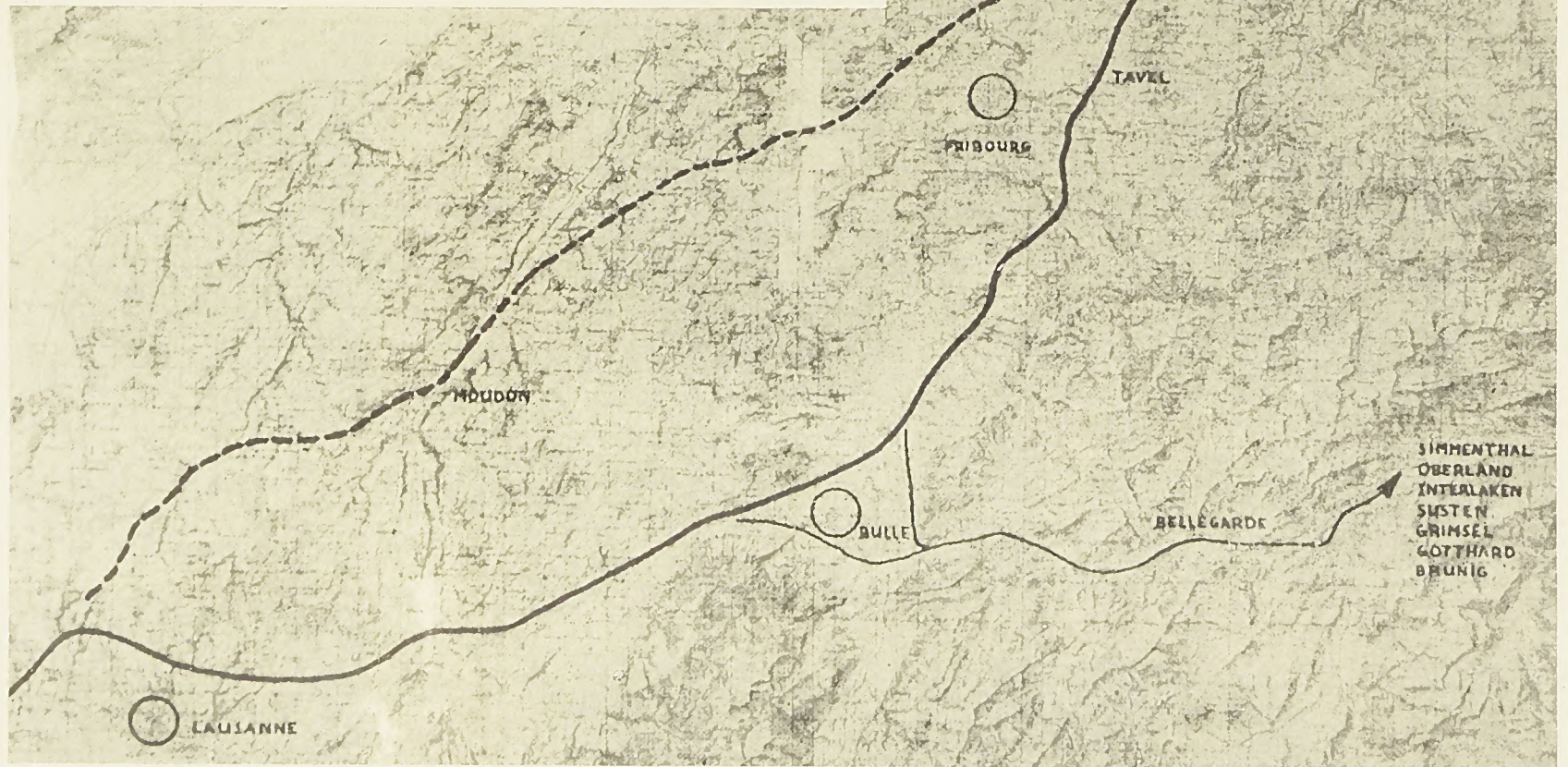
En matière de routes, la Suisse accuse un retard de 20 ans... qu'elle peut rattraper en 10 ans, si l'on en met un coup. Le Conseil fédéral a institué une Commission de planification des grandes routes. Tous les cantons intéressés y sont représentés... sauf Fribourg. Il arrive qu'on nous consulte sur un point de détail ou qu'on nous appelle dans une sous-commission. C'est dire que l'on utilisera notre territoire dans la mesure de la commodité des autres, mais jamais en fonction de nos besoins profonds et des remarquables possibilités qu'offre notre canton.

Il y a quelques années, la Chambre fribourgeoise de commerce a constitué un comité d'initiative des routes principales fribourgeoises. Et ce comité, faisant appel à un groupe d'ingénieurs, a œuvré. Mais que sont devenus leurs projets ? Le canton absent de la première commission fédérale, qui défend nos intérêts ? Il est moins cinq, mais il n'est jamais trop tard.

Bulle, nœud routier.

Le réseau d'autoroutes suisses comprendra deux axes qui se coupent, la grande croisée Nord-Sud (de Bâle à Chiasso) et Est-Ouest. Sur ce dernier axe, le tracé est indiqué sommairement par quatre villes : Genève, Lausanne, Berne, Zurich. Le tronçon de Genève à Lausanne est inéluctable et sa réalisation relativement prochaine. Celui de Berne à Zurich est fixé dans ses grandes lignes. En revanche, entre Lausanne et Berne, il y a une sorte de « no man's land », de zone indéterminée, comprenant tout le canton de Fribourg et le Gros de Vaud. Pour traverser cette zone, quatre solutions, entre lesquelles il faudra choisir, sont envisagées :

1. L'autoroute du pied du Jura, que les Neuchâtelois voudraient tirer de leur côté.
2. L'autoroute de la vallée de la Broye, suivant approximativement l'actuelle route No 1.
3. L'autoroute débouchant de Thörishaus sur Wunnwil, Guin-Nord, Courtepin, Chatonnaye, Moudon, Cheseaux, Lausanne, représentée en pointillés sur la carte.



4. L'autoroute de « Bulle », franchissant la Singine à la hauteur de Thörishaus, filant sur Tavel, la Roehe, Riaz, Vaulruz, Oron, Lausanne. Ou sa variante depuis Vaulruz, par Châtel-St-Denis (avec bifurcation sur Montreux, la vallée du Rhône et le Grand-St-Bernard), Palézieux, Lausanne.

Plus vous regardez la carte, plus s'impose la solution « Bulle », la route du soleil évitant les brouillards de la plaine et leurs verglas. Elle entraîne et commande le passage du grand axe routier à proximité de Fribourg. Elle rapproche Berne de la région touristique du Léman. Elle assure la liaison directe de la Riviera vaudoise avec l'Oberland bernois. Car une grande route touristique, suivant au début la rive gauche de la Jogne, par Broe, la Tzintre, Bellegarde, Ablenstehen, Boltigen (ou de Bellegarde-Boltigen par tunnel routier de 5 km) peut donner ouverture par le Simmenthal sur Spiez et les grands cols alpestres :

le Brüni et Lucerne, le Susten, le Grimsel avec leurs liaisons à la Furka et au Gotthard.

« Bulle », c'est encore la remontée sur la Gruyère vaudoise et Gsteig, et la communication la plus courte avec Sion en cas de percée du Sanetsch.

L'autoroute et son financement

L'autoroute est faite de deux pistes étroitement parallèles, bien qu'en terrain difficile elles puissent être dissociées. Chacune des pistes est à sens unique. Elle est double, permettant les dépassements sans danger.

L'autoroute refuse tout croisement ou passage à niveau avec chemins de fer et autres voies.

L'autoroute évite toutes les localités. Si elle doit en traverser, ce n'est jamais de plein pied. Elle les libère de tout le trafic ne les concernant pas.

Les deux pistes, de 7 m. chacune, sont séparées

par une banquette plantée d'arbustes, de 3 m. de large, et elles sont bordées de banquettes extérieures de 2 m. Total : 21 m. D'autres combinaisons prévoient 26 m. Le prix de revient du mètre d'autoroute se situe autour de 3.000 fr. Le mètre de tunnel routier coûtera à peu près le double, et le mètre de pont routier variera du triple au quadruple.

Le coût moyen du km. d'autoroute est donc de l'ordre de 3 millions de fr. Les deux axes routiers de la grande croisée suisse sont divisés à 2,5 milliards de fr. L'Union de banque suisse a proposé, pour leur construction, un plan de financement qui ne grèverait pas les finances publiques, mais permettrait, par transformation de ces investissements en capital mobilier, d'offrir des possibilités de placement à l'épargne nationale. Ce serait des valeurs semblables à celles des chemins de fer. Une autre société privée lutte pour l'idée de routes à péages devenant propriété publique dès leur amortissement.

L'indispensable compensation.

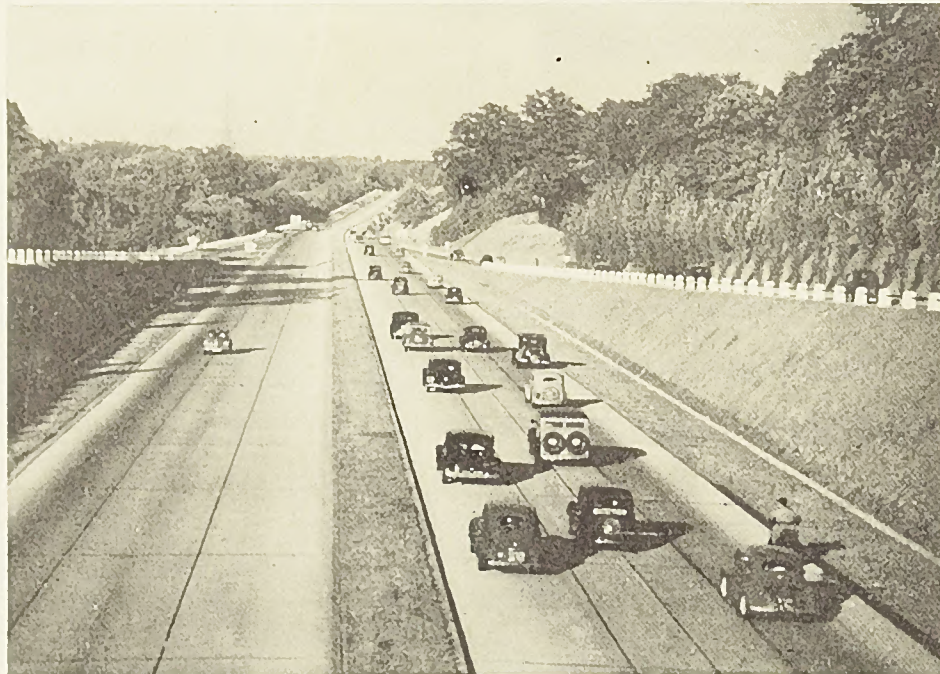
L'autoroute est une grande mangeuse de terrain. Or on ne peut, sans danger pour notre équilibre national, réduire indéfiniment la superficie cultivable du pays. Il faut, à la manière pratiquée pour les forêts, compenser m² pour m², et pour tout ce qui est sacrifié mettre en culture de nouveaux terrains.

Le sophisme consistant à se référer aux travaux d'améliorations foncières de la dernière guerre, pour se dispenser de tout effort compensatoire actuel, heurte la mentalité paysanne. En fait, il existe des surfaces importantes, des milliers d'ha, qui peuvent encore être fertilisées.

Et seconde condition, les indemnités d'expropriation doivent être calculées sans mesquinerie, et payées sans retard — ce qui n'est malheureusement pas la règle — et les fermes déplacées reconstruites.

580 km de routes cantonales.

C'est la longueur du réseau dépendant de l'Etat. 480 km. sont aménagés. Les routes les plus récentes, au tablier parfait, classe les routes fribourgeoises en bon rang en Suisse. Reste à transformer 100 km pour boucler la route. C'est extrêmement urgent. Puis il faudra recommencer... en reprenant en première urgence le tronçon Flamatt-Fribourg qui doit être corrigé et élargi, ceci indépendamment de la question de l'autoroute.

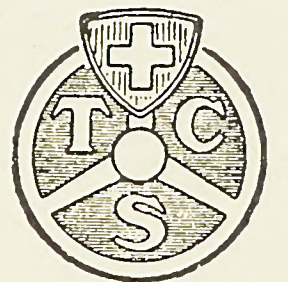
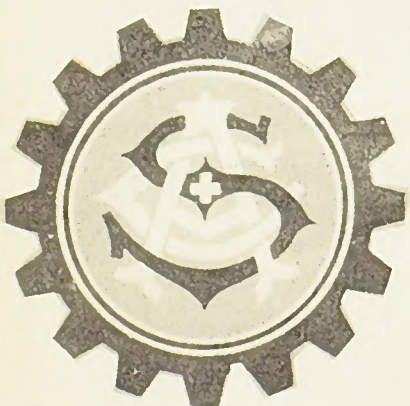


Paris. L'autoroute de l'Ouest. (Photo Lucien Viguière, Neuilly/Seine)

USAGERS DE LA ROUTE

Si vous voulez moins d'accidents et de meilleures routes

Signez l'initiative routière



1700 km de routes communales

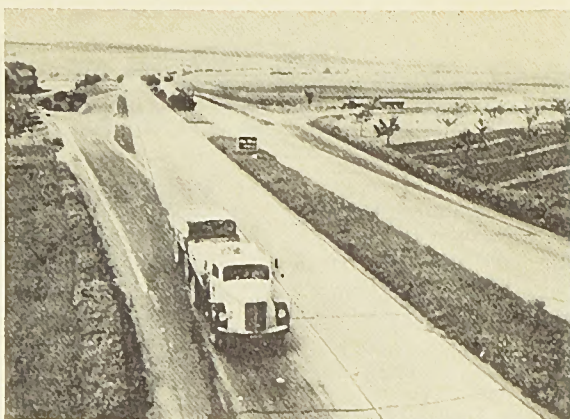
et de chemins vicinaux. Là on est en pleine tragédie. Sauf brillantes exceptions, les routes communales sont devenues absolument déplorables. Plus aucune route ne tient sous la pression du trafic moderne. Il faut fonder, canaliser, élargir, rouler. Alors la route, transforme tout le village, apportant propreté, et joie de vivre. Mais elle écrase de ses charges les communes à ressources très limitées et vaste réseau. Il est exclu que les communes accomplissent seules l'effort devenu urgent et indispensable. Les subventions versées actuellement par le canton sont insuffisantes. Tout l'appareil législatif tant fédéral que cantonal doit être remanié à fond et comporter une contribution décisive en faveur des communes qui deviendront parties prenantes aux ressources douanières sur les véhicules à moteur et la benzine et sur les taxes de police.

Plus de 2.000 km de dévestitures

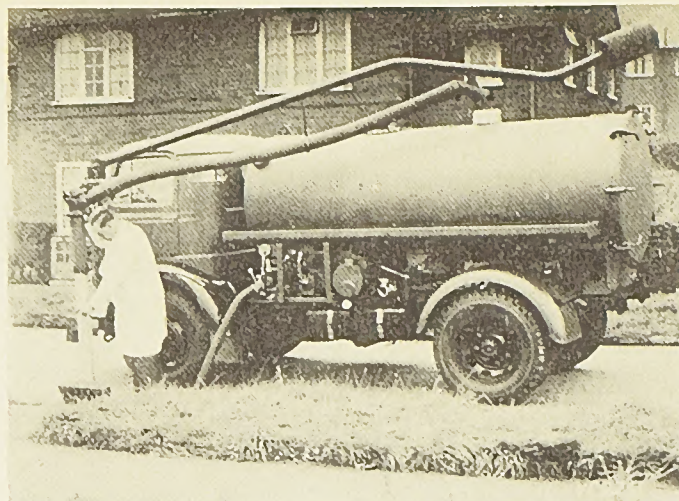
Il y a encore les chemins qui conduisent aux champs, dans les prés, qui grimpent dans les forêts et les alpages. On ne peut rien faire sans eux. Il s'insèrent dans les territoires comme les vaisseaux capillaires dans les muscles, irrigant, fertilisant, ramenant les produits, multipliant toute activité humaine. Ce sont, dans notre canton, 1.000 km de chemins forestiers et alpestres qu'il faut construire (nous sommes terriblement en retard) et 20.000 ha de vieux terrains agricoles à remanier avec l'établissement de dévestitures solidement fondées. 80 millions pour notre canton ! 2 milliards pour l'agriculture et la sylviculture suisses !

Là encore, le financement doit se réaliser sur des bases spéciales, en utilisant les formes de crédit les meilleurs marchés. Il est possible.

Mais surtout, il s'agit, au moment où l'on va déverser des milliards à la construction d'auto-routes de penser à tous les secteurs de l'économie nationale, de maintenir l'équilibre entre eux, de réaliser simultanément ce qui leur est essentiel à tous : des voies de communications solides, permettant le roulage lourd et rapide. C'est dans un souci général d'accomplir la grande œuvre de modernisation qu'attend le pays, et un souci réciproque des intérêts non seulement du commerce et de l'industrie, mais aussi de l'agriculture, que l'on résoudra fortement, complètement et rapidement — aussi vite que ces immenses travaux le permettent, — le problème devenu crucial de toutes les routes suisses.

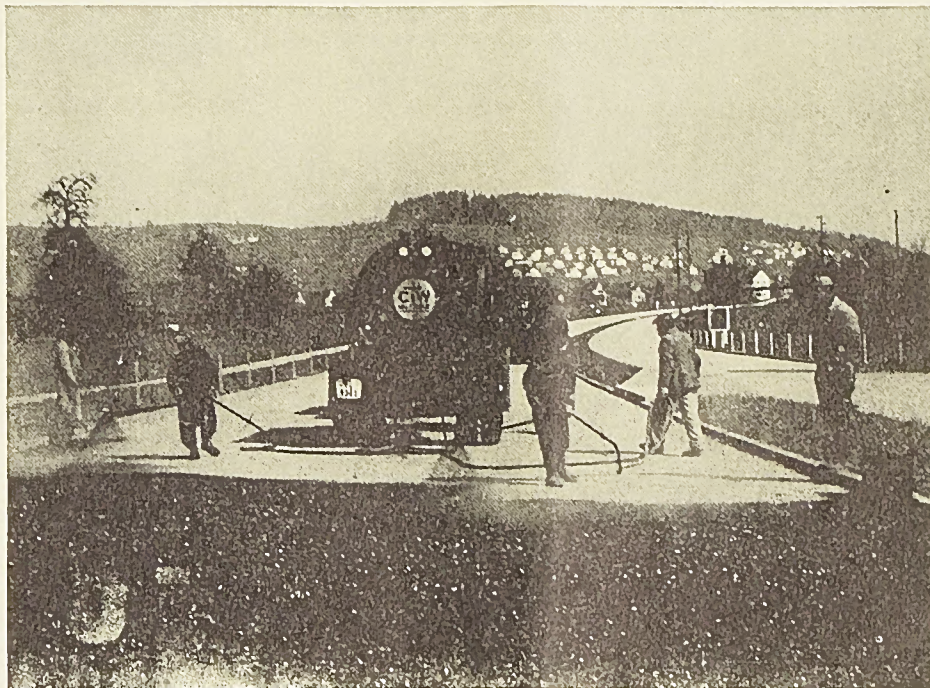


Autoroute près d'Mun (Allemagne). A cet endroit « désert » passent plus de 10.000 véhicules par jour. (Photo Presse-Diffusion)



Cette photo montre une vidangeuse moderne de siphons d'égouts en action. Toute saleté solide et liquide est aspirée dans le réservoir par une pompe à vide. Un piston comprime à l'état solide le contenu du réservoir faisant place ainsi à une plus grande quantité d'ordures.

Ce système est le plus propre et le plus efficace pour la vidange des fossés et des siphons. La machine est autonome et peut être montée sur tout châssis de 5 tonnes. Agence : Marti Frères, Garage, Eigerplatz, Berne.



Les Liants bitumeux CTW sont appliqués avec succès sur l'autostrade Lucerne - Horw

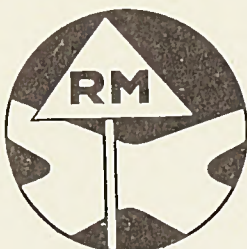
- WEBAS émulsion de bitume
- BIMAC et Shelmac Cutbacks normalisés
- TEERASBIT goudron bitumé
- BITARMEX mélange de bitume-goudron



Bureaux à BERNE Zwinglistr. 16

Téléphone (031) 5.12.10

USINES TECHNICO-CHIMIQUES S.A., MUTTENZ-BALE

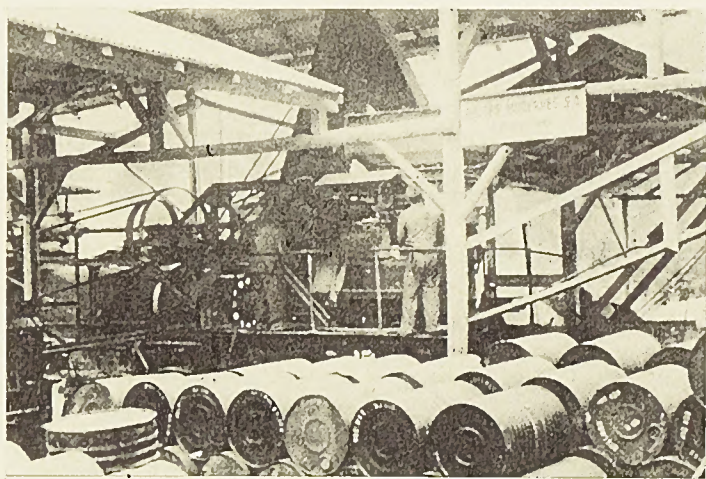


ROUTES MODERNES SA FRIBOURG

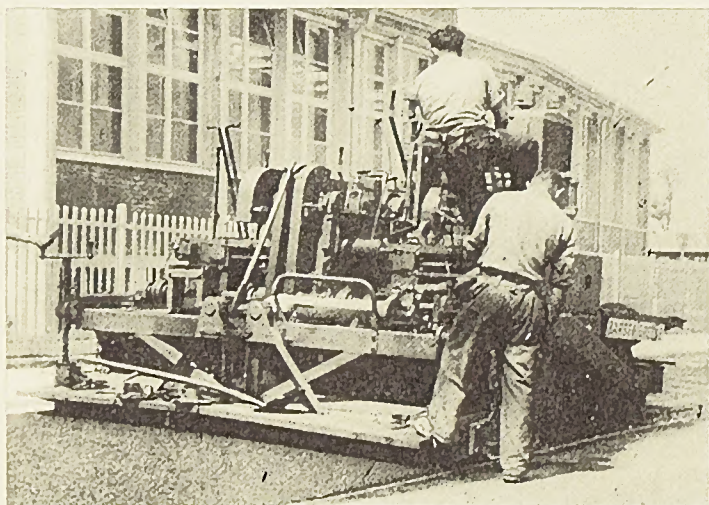
Route de Marly 16

Téléphone (037) 2.54.44

spécialisé depuis
des dizaines d'années dans les
travaux routiers



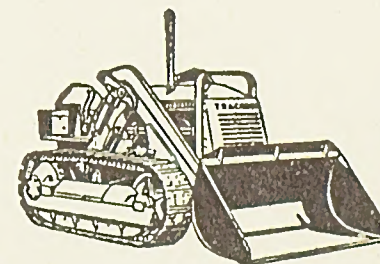
Fabrication de mortier bitumineux à notre dépôt à la Pisciculture à Fribourg



Pose de tapis bitumeux avec machine spéciale

**Terrassements
avec machines modernes**

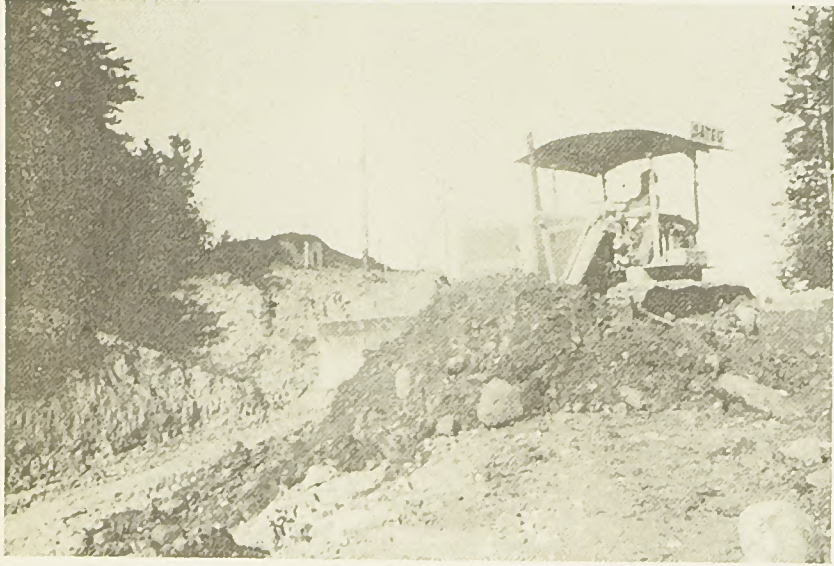
à l'heure, au m³ et à forfait



- ◆ Etablissement de projets
- ◆ Devis sans engagements
- ◆ Conseils

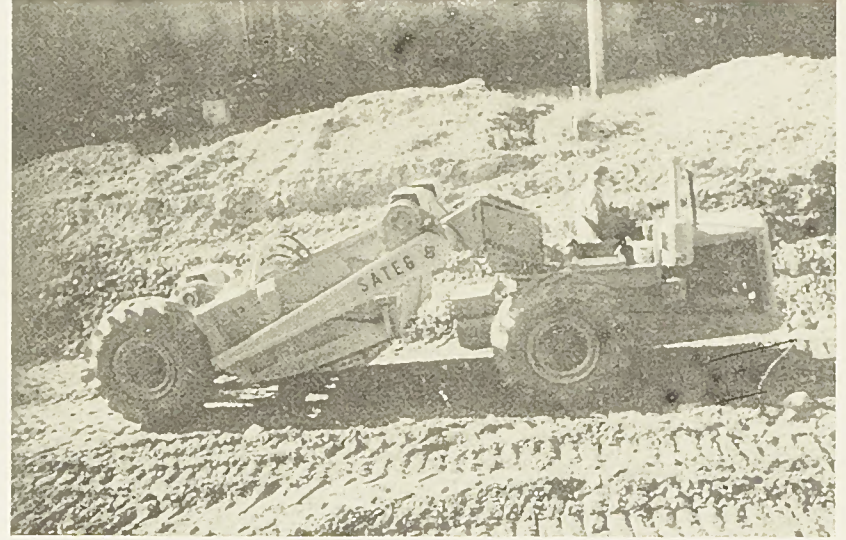
- ◆ Génie civil
- ◆ Revêtement de chaussées
- ◆ Travaux de pavage
- ◆ Location de machines
- ◆ Vente de mortier bitumineux à chaud et à froid

Nouveau tracé Chénens-Villaz-St-Pierre



Bulldozer de la SATEG au travail.

A la limite des communes de Chénens et de Maeonnens un ravin coupait le nouveau tracé. Par raison d'économie, on résolut de franchir l'obstacle au moyen d'un remblai. La SATEG a donc dû combler un ravin de 9 mètres profond au moyen de couches de terre cylindrées de 50 cm d'épaisseur. La SATEG a eu, d'autre part, à faire face à un imprévu : A la sortie de Chénens, les fouilles mirent en évidence la tourbe à 2 mètres de profondeur. L'institut géologique de l'E.P.L. conseilla de renforcer le corps de la route de 40 cm et de laisser la tourbe en admettant un affaissement possible de 5 à 10 centimètres. La SATEG a bien avancé ses travaux et comme les deux autres entreprises travaillant sur le tronçon, elle laissera passer l'hiver avant la pose du tapis.



Le tounarocker permet les transports en terrain difficile et facilite le chargement.

Lot No 1 :

ROUTE S.A. ROMONT

ROMONT

Tél. (037) 5 21 68

Lot No 2 :

GRISONI, ZAUGG S.A.

BULLE

Tél. (029) 2 72 85

Lot No 3 :

SATEG S.A.

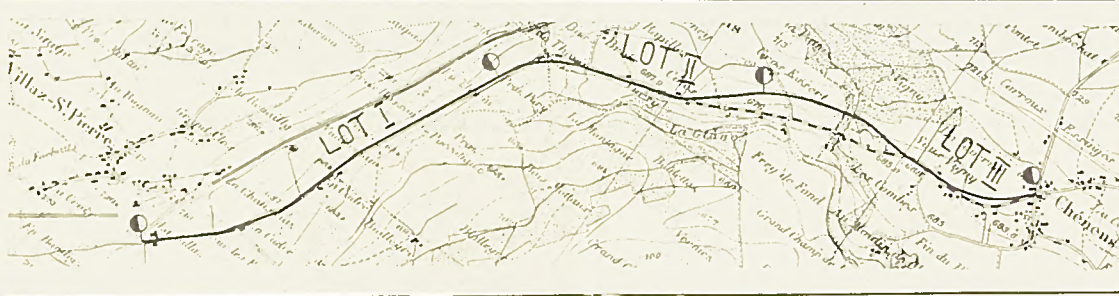
Pérolles 30

FRIBOURG

Tél. (037) 2 57 31

De toute évidence l'ancien tracé de la route cantonale Chénens-Villaz-St-Pierre réclamait une amélioration. Deux solutions étaient possibles : L'amélioration sans grands changements maintenant les pentes fortes et le choix d'un nouveau tracé à pentes faibles. Cette dernière solution a été retenue et l'on a dessiné un parcours à pentes faibles, accessible aux poids lourds. Le tracé a été étudié par M. Jean Bruderer, ingénieur diplômé EPF à Fribourg, qui a donné tout son soin à l'application des prescriptions les plus modernes concernant les routes.

Pour la première fois le canton construit une route large de 7 mètres car on a tenu compte non seulement des conditions locales, mais de l'amélioration d'un tracé jalonné par Fribourg, Romont, Oron et Lausanne qui sera réalisé, au printemps prochain sur le tronçon Chénens-Villaz-St-Pierre, soit sur une distance de 4 ½ kilomètres.



Si la pente du nouveau tracé ne dépasse pas 4 %, ses virages ont été eux aussi, très étudiés. L'entrée est désormais plus douce tandis que le «sommet» du virage est plus fermé. Les calculs ont été faits pour des voitures entrant dans le virage à 120 km/h.

Comme l'on ne dispose pas de pierre dans la contrée, on construit le corps de la route au moyen de couches successives cylindrées.

Le minimum possible de terrain agricole a été utilisé pour la nouvelle route, l'ancienne ayant été enlevée et rendue à la culture.

L'organisation de la circulation a été faite au mieux avec le concours de M. Bersier, commissaire de la circulation et le service des Ponts et Chaussées a autorisé de couper le trafic pendant toute la construction.

Certes, on n'a pas pu éviter tous les villages (la route traverse Chénens) mais cette réalisation est à l'avant-garde de ce qui se fait dans le canton.



Cette vue prise sur le chantier de l'entreprise GRISONI-ZAUGG montre 3 opérations successives de la construction : Le camion déverse une nouvelle couche. Le bulldozer l'égalise et le rouleau compresseur lui donne la consistance.

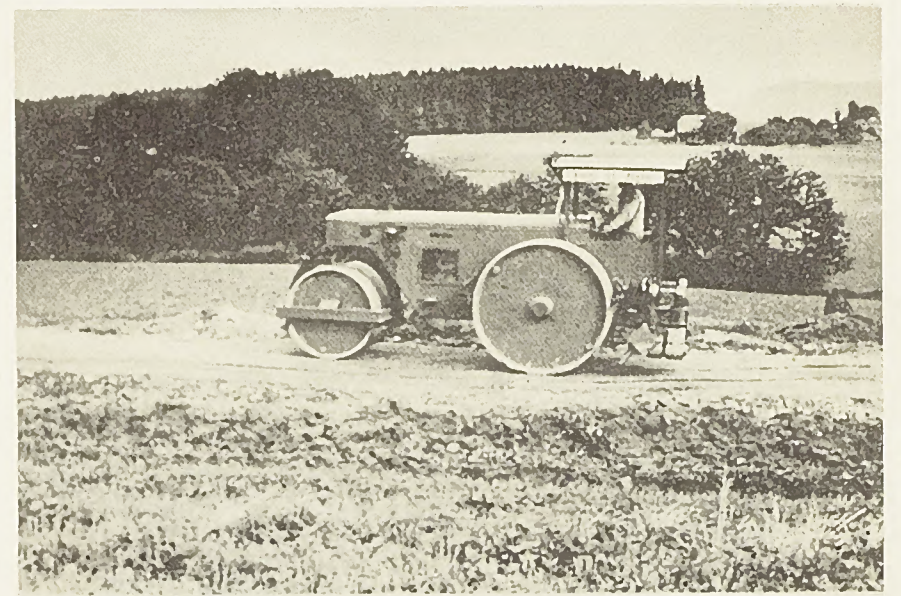
Au dernier moment, à la limite des communes de Maeonnens et de Villaz-St-Pierre, l'entreprise Grisoni-Zaugg est tombée sur un mauvais terrain imprévisible. Il faut enlever sur 80 mètres une couche de limon de 2 m d'épaisseur et la remplacer par du gravier. Sur ce tronçon, on a dû exécuter des drainages supplémentaires. L'entreprise Grisoni-Zaugg utilise, afin de faire face à ces imprévus, des machines modernes de haute capacité. Notons que, sur l'ensemble du nouveau tracé, la route est constamment entièrement dégagée vers le sud afin de limiter au maximum la formation de glace et que toutes les pentes surplombant la route ont vu leur système de drainage amélioré ou installé à neuf.



Chargement d'un dumpers par un traxcavator (lot GRISONI-ZAUGG).



Vue partielle du vaste chantier des ROUTES S.A. ROMONT.

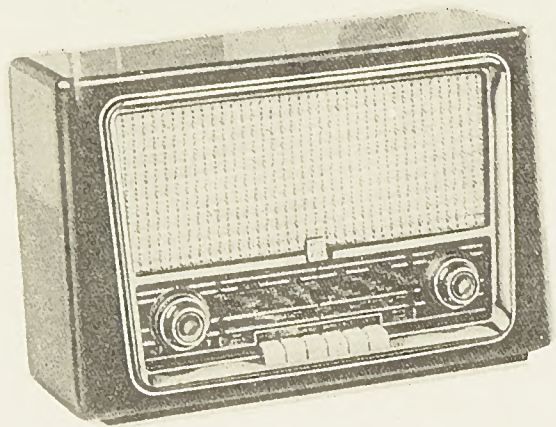


Les ROUTES S.A. ROMONT ont mis en œuvre leurs moyens lourds. On voit ainsi l'ancien tracé. En noir plein, la nouvelle route en pleine construction.

Les Routes S.A. Romont ont été fortement gênées par le mauvais temps dans la pose des canalisations. On voit ainsi que chaque entreprise a dû faire preuve d'initiative et que si chacune a eu son lot à construire, chacune a eu aussi son lot de difficultés.

Les Routes S.A. Romont mettent tout en œuvre afin de combler le retard dû aux intempéries.

Il reste un «lot 4» qui est le raccordement à Villaz-St-Pierre Gare et un raccordement vers Orsonnens. Mais les travaux actuels se limitent aux trois lots cités et le quatrième n'en est qu'au stade de l'étude.



Le monde entier à
votre portée pour

20 cts

PHILIPS

avec un magnifique appareil

Grâce à notre système de location avec compteur.
Aucun acompte à l'installation. - Pas de factures de réparations.
Vous deviendrez propriétaire de l'appareil.
En cas d'achat, le montant encaissé est déduit du prix du poste
sous déduction d'une minime prime mensuelle de service.
Des milliers de clients satisfaits

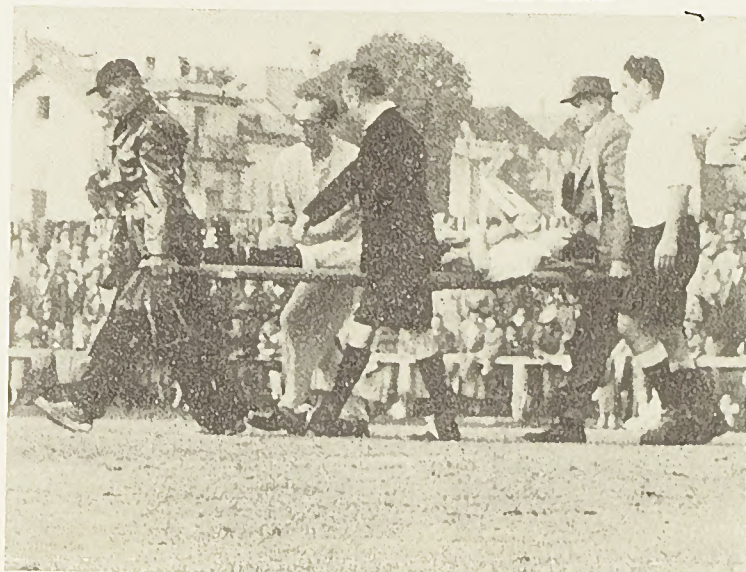
ED. DELAY - YVONAND

Fribourg - Chaux-de-Fonds

1 blessé



Froidevaux à la seconde même de l'accident. Il va tâcher de marquer le but malgré le gardien qui plonge déjà sur le ballon. La jambe prise sous le gardien sera brisée.



Fribourg est allé à La Chaux-de-Fonds pour gagner. Le F.-C. Fribourg venait de résoudre le problème du centre avant et avait engagé Froidevaux. Malgré l'accident, continuant à dix contre onze, les «noir et blanc» firent preuve d'une grande classe. (Photos J.A.F.A.)

Ci-contre, on emmène Froidevaux sur une civière.

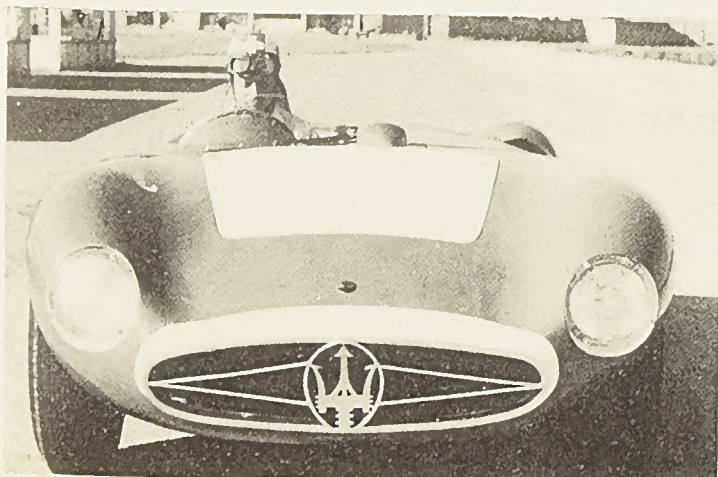
J'en ai assez!

de ces "Super ci"
de ces "Super ça"



J'en reviens toujours
à ma bonne lessive
Pèclard

CELLÉ DE GRAND'MÈRE  QUI FAIT DURER
LE LINGE PENDANT DES GÉNÉRATIONS!



Grand Prix de Suède

Benoit Musy au volant de sa nouvelle Maserati 3000 avec laquelle il se classa en 5^{me} position derrière Fangio, Moss, Castellotti, Behra devant 50.000 spectateurs au premier Grand-Prix de Suède depuis plus de vingt ans. Le résultat de Musy est d'autant plus méritoire que c'était sa première course en formule 1.

PREMIERS
FROIDS
D'AUTOMNE



La Maison
**CHAMMARTIN,
MÜLLER & Cie**

Marchands-tailleurs
chemisiers **Beauregard**

vous invite à venir
voir son grand et
superbe choix de
**manteaux, vestes,
dames
et messieurs**

Vous en serez
satisfaits



Revanche contre Bellinzona. Fribourg gagne. Dougoud arrêtant hors des bois une balle haute.

LOTÉRIE ROMANDE



1^{er} OCTOBRE
GROS LOT DE 100'000



ISARD

la volturette la plus avantageuse

Prix : **Fr. 3890.-**

Moteur 2 cyl. 300 ccm., refroidissement par turbo-ventilateur. Démarreur, indicat. de direction et essuie-glace électriques. Boîte à 4 vitesses et marche arr. Biférentiel, roues indépendantes, suspension à ressorts hélicoïdaux avec 4 amortisseurs hydrauliques, freins hydrauliques sur les 4 roues, consommation 4,5 litres s/ 100 km., vitesse maximum plus de 90 km./heure.

Demandez une démonstration à :

J. Roggo, Pérolles 55, Fribourg

56^{me} Marché-Concours de Bulle



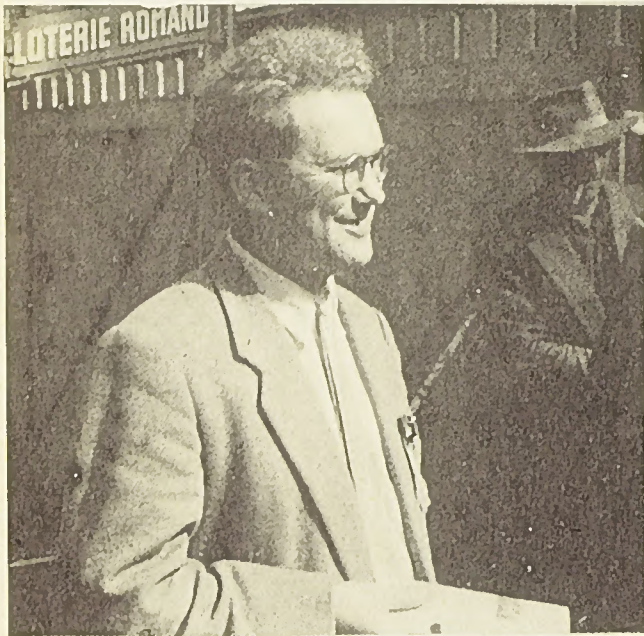
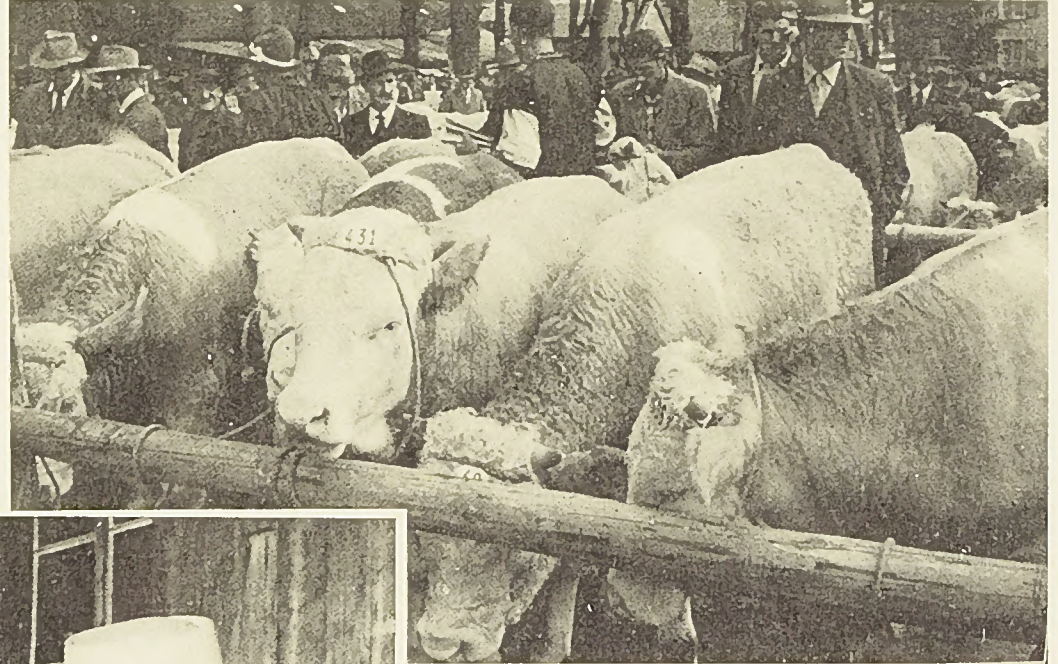
Filou, 5 ans.

Si la participation a été inférieure cette année par rapport à 54, c'est un bon signe : bien des contrats de vente ont été passés avant le marché. Mais cette baisse est faible et c'est plus de 1100 taureaux tant noirs que rouges qui furent inscrits dont il convient de retrancher 150 refusés parce que leurs étables n'étaient pas assainies. La répartition des races se fait à raison de $\frac{1}{3}$ rouges pour $\frac{2}{3}$ de noirs environ.

Le marché a été bien soutenu et l'on a vu des Yougoslaves, des Français, des Hongrois, des Italiens et des Autrichiens le visiter soit à titre privé, soit comme délégués.

Comme d'habitude, le Marché-Concours a été une réussite, les décisions du jury fermes, et Bulle a pris son air de fête. Parmi les commerçants ayant un stand, Gremaud & Cie présentait une belle série de traeteurs et de machines, tandis que les fabrications d'aliments fourragers offraient de beaux prix aux bêtes le mieux classées.

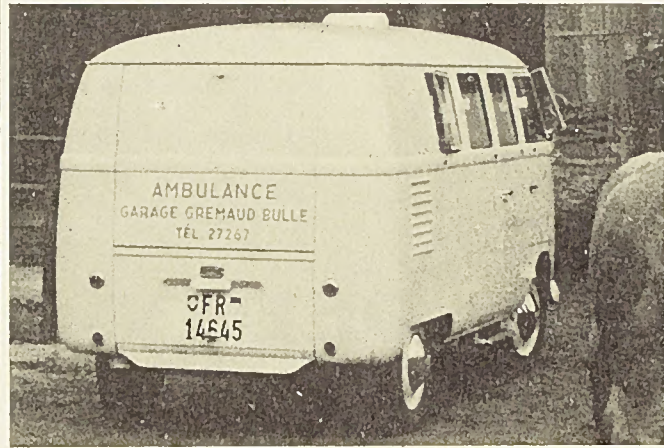
La fin du marché a été bouleversée par la mort tragique de M. Gachet (voir page 9).



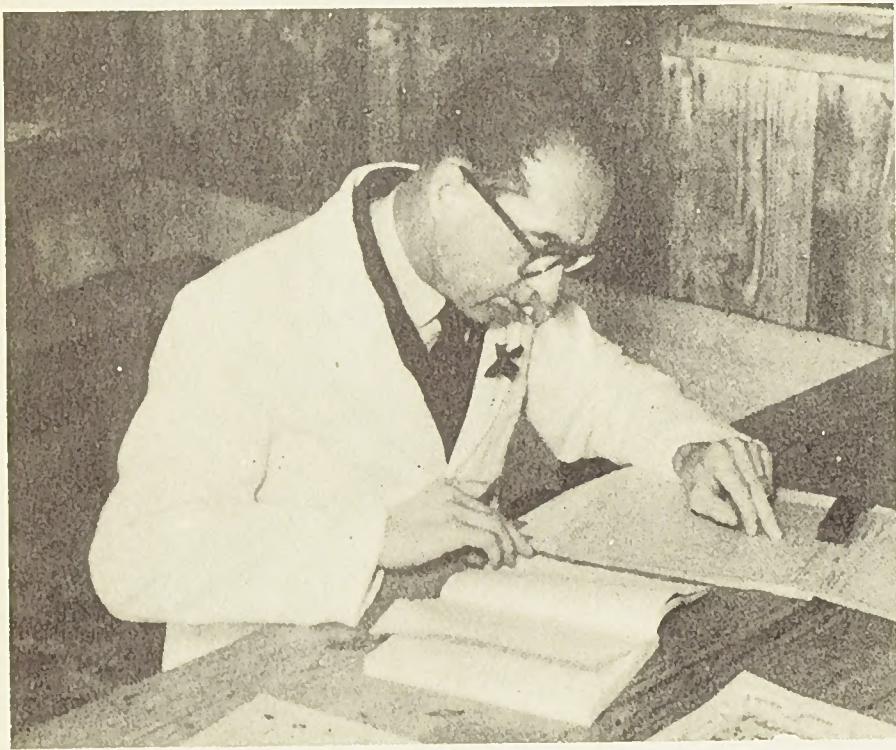
M. Schneuwly, professeur à Grangeneuve, le sympathique gérant du Marché-Concours.



Mrs. Portmann et Motta ont la grave tâche de contrôler les résultats.



L'ambulance du garage Gremaud quitte le marché.



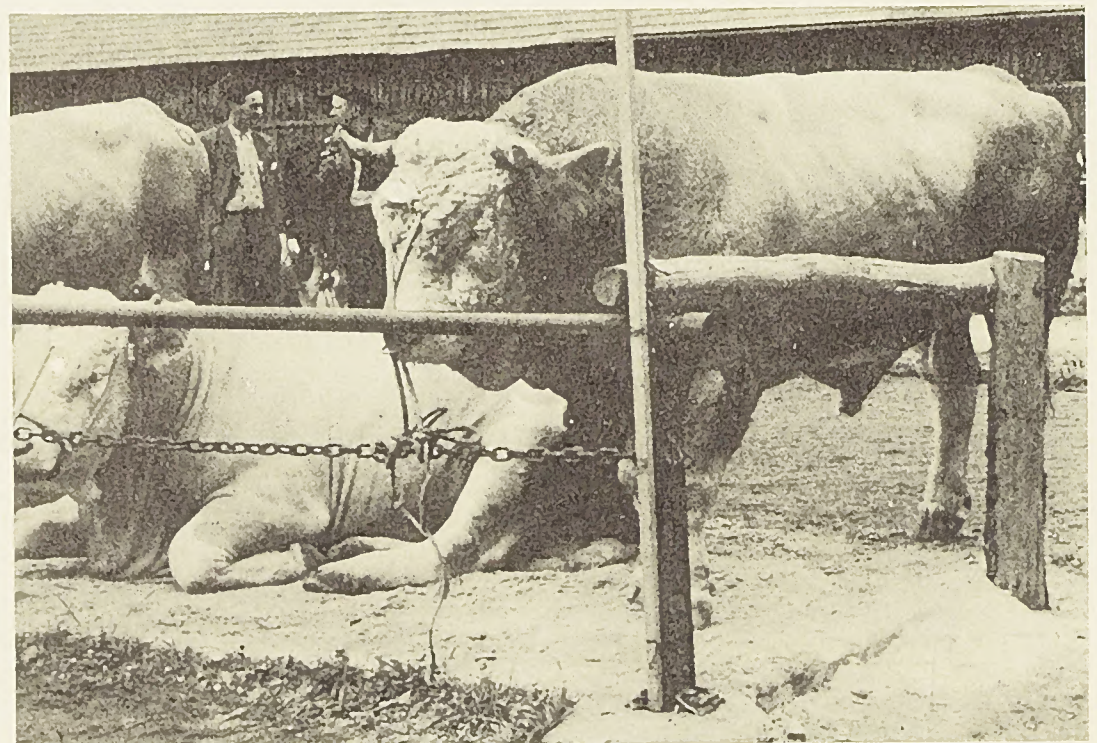
Monsieur Renevey est très affairé.



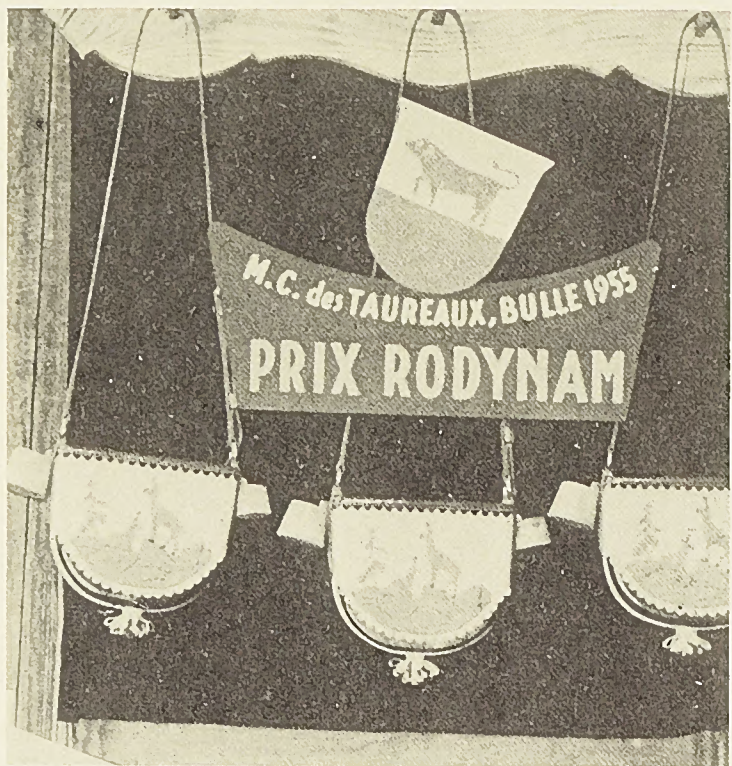
Vue partielle de la cour du marché pendant que propriétaires et acheteurs échangent leurs points de vue. Une claque dans la main signifie la conclusion du contrat.



Les classements sont affichés et l'on se presse afin de connaître les décisions du jury. Si l'on n'est pas d'accord, on peut recourir. Mais il faut déposer dix francs qui seront rendus que si le recours entraîne une modification de la décision.



Orient, l'un des plus beaux taureaux de race rouge.



Vous assurez votre succès au prochain marché-concours
en utilisant les Aliments vitaminés

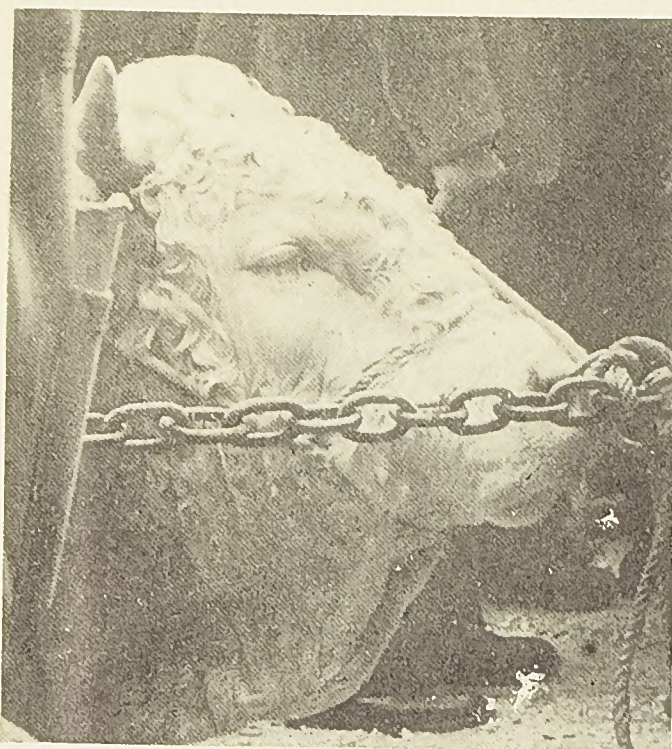
RODYNAM No 8 pour veaux d'élevage

RODYNAM No 10 pour taureaux de concours

Fabrique d'Aliments Rodynam - Orbe

Dépôt dans chaque région

MALHEUREUX ACCIDENT A BULLE



Poupon, 2 ans, 750 kilos, meurtrier.

Le dernier jour du Marché-Concours a été endeuillé par un grave accident. Alors que généralement le bétail est plus calme le troisième jour du marché, M. Bruno Gachet, de Charmey, a eu la colonne vertébrale brisée par son taureau qu'il venait de présenter et qu'il rattachait à la perche. Le malheureux éleveur, père de 11 enfants, ne parvint pas à se dégager et succomba quelques secondes plus tard. Les secours religieux lui furent donnés par M. l'abbé A. Menoud tandis que M. le Dr Joseph Pasquier ne pouvait que constater le décès.

La distribution des prix retardée par cet accident se déroula, contrairement à la coutume, dans la tristesse. Lorsqu'elle fut terminée, le président du Marché-Concours annonça officiellement qu'il n'y avait plus d'espoir et l'assemblée émue se leva en signe de deuil et d'hommage.



L'émotion crispe les traits du public tandis que deux gendarmes apportent à l'ambulance la civière de M. Gachet.



A l'occasion de l'ouverture des nouveaux grands magasins de la Maison Albert Tinguely, Ameublements S.A. à Bulle, un hélicoptère s'est posé pour la première fois dans le canton de Fribourg sur le toit d'un immeuble



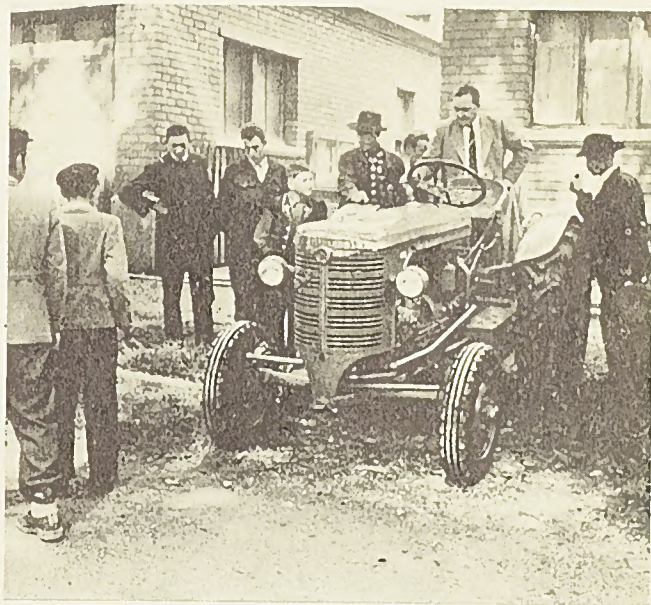
(Photos Glasson)

Tracteurs

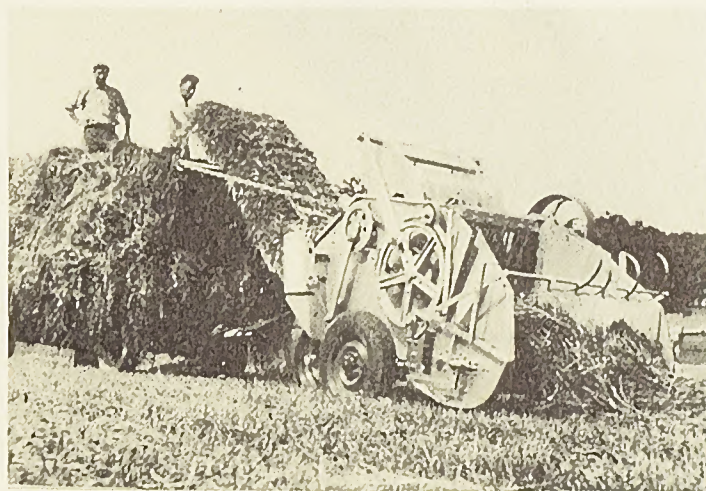
HURLIMANN

Diesel ou pétrole
présente des avantages
indéniables

1. Nouveau moteur silencieux
2. Relevage hydraulique universel
3. Herse à moteur «Hurlimann» brevetée



PRESSE-RAMASSEUSE A FOURRAGE



à prise de force
ou moteur auxiliaire

Toutes machines
pour
l'agriculture

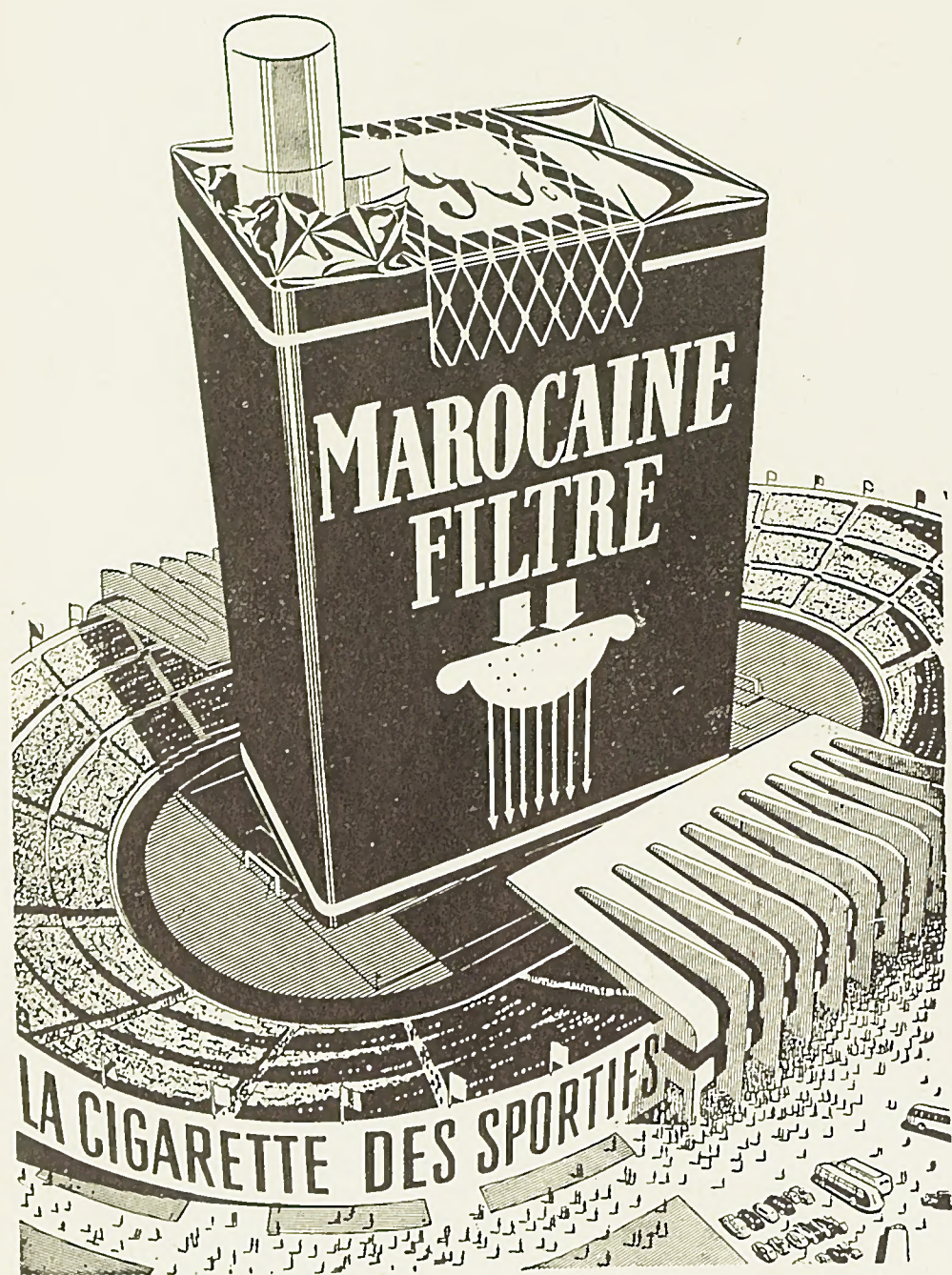


MACHINES AGRICOLES

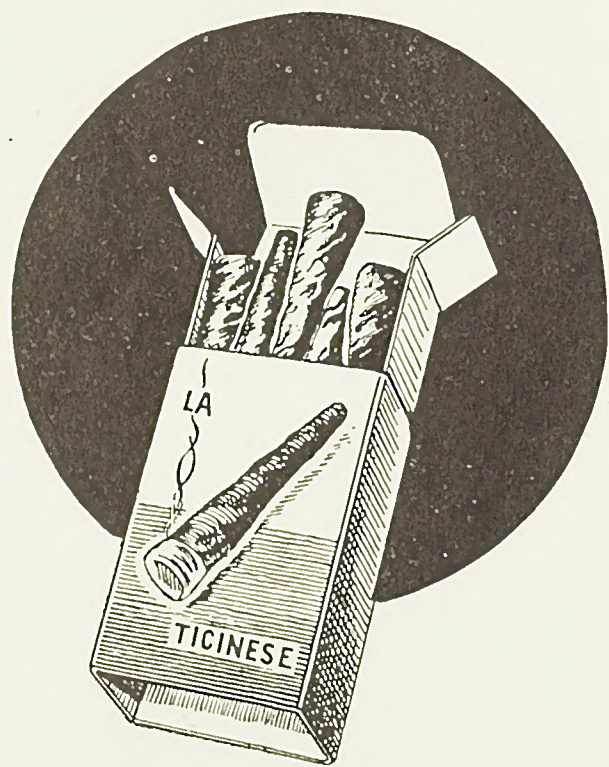
Gremard & Cie

FRIBOURG

Téléphone (037) 2 47 60 - Chèques postaux 11a 674 - Tivoli 3



TOSCANI



La Ticinese

SIGNATURE DE LA

S O T A



M. Bernardo Caverzasio, président des planteurs signe la convention



M. Meyer de la Direction des douanes va signer, reconnaissant officiellement la convention.

prestigieux des Faverges, la cérémonie de la signature était mieux qu'un simple accord entre deux associations privées : Une fois de plus, la convention évitait que la Confédération dût édicter et réglementer en lieu et place des intéressés. Le grand avantage en est que la SOTA et la FAPTA sont liées par un texte qu'elles ont établi elles-mêmes à leur mesure et qui, sauf dénonciation par l'une des parties, sera maintenu en vigueur de cinq années en cinq années. Sans cela, leurs rapports seraient régis par des prescriptions fédérales inévitablement plus abstraites et plus rigides. Les buts principaux de la convention sont l'encouragement, l'accroissement et l'amélioration de la culture paysanne du tabac, la stabilisation des prix et le classement des tabacs selon leur qualité, la limitation de la culture industrielle et la réglementation de la production et de l'écoulement.



M. le conseiller d'Etat Maxime Quartenoud souligne l'importance de la petite exploitation paysanne.

La matinée était belle aux Faverges et les délégués détendus. Car, d'un commun accord, on avait voulu marquer par une cérémonie la signature de la nouvelle convention qui avait demandé aux deux parties contractantes une somme de travail considérable, des discussions passionnées et bien des concessions. D'une part la FAPTA réunissant les planteurs de tabac de toute la Suisse, d'autre part la SOTA, les fabricants de ces denrées qui se sont révélées un facteur important et représentatif de notre civilisation, la cigarette, le cigare et le tabac à pipe.

L'ancienne convention était à terme et ne satisfaisait plus cette unité organique planteur-fabricant que l'on ne saurait dissocier sans préjudice pour les deux. Une nouvelle convention allait être passée sous les auspices de la bonne volonté. Car il en a fallu et les secrétaires des deux associations, M. Bourqui, professeur à Grangeneuve, secrétaire des planteurs et M. Staub, directeur de la maison Polus à Balerna, secrétaire des fabricants, sont témoins du travail qu'il faut afin d'établir, malgré le désir d'entente, les termes de l'entente même.

Présidée par M. Meyer, chef de la Division des impositions spéciales et des impôts spéciaux de l'Administration des douanes, dans le cadre



M. Didier Dubey, sympathique délégué de la Broye.

La convention détermine la surface minimum de culture paysanne à 1015 hectares dont 715 de tabac livré sec (la Broye vaudoise-fribourgeoise en fournissant plus de la moitié à elle seule) tandis que la culture industrielle est tolérée à raison de 15 ha. au maximum. Les prix seront établis par rapport aux prix de la récolte 1954.

Mais là où la convention révèle d'une façon sensible à tous l'accord de la FAPTA et de la SOTA, c'est dans les mesures communes : La production de tabac indigène sera mieux protégée à l'avenir par la création d'une caisse de secours indemnifiant les planteurs pour les dommages naturels non assurables. Les fabricants participent à cette caisse pour un tiers et les planteurs pour les deux autres.

Après les discours d'usage au cours desquels les présidents des deux associations, M. Léon Burrus pour la

NOUVELLE CONVENTION

F
A
P
T
A



Au nom de la SOTA, M. Léon Burrus, président.

SOTA et M. Bernardo Caverzasio pour la FAPTA dirent leur contentement, précédés par M. Meyer de la Direction générale des douanes, la convention fut signée par les présidents et les secrétaires des deux associations, puis par M. Meyer, enfin par M. Chaponnier au nom de la Division de l'agriculture du DFEP.

Après la tournée du propriétaire et le vin d'honneur offert par l'Etat de Fribourg sur la terrasse des Faverges, les délégués et les invités quittèrent ce territoire mi-fribourgeois et descendirent au château de Glérolles où fut servi un dîner à la broeche et versé le vin d'honneur du gouvernement vaudois.

Parmi les invités, M. le Conseiller d'Etat Quartenoud rappela, aux Faverges, que le maintien des petites propriétés paysannes et



M. le conseiller d'Etat Ducottérd, ancien secrétaire des planteurs, en conversation avec M. Ferrin, directeur des Manufactures Vautier.

familiales est basé sur la multiplicité des cultures et que la nouvelle convention, tout en garantissant la culture du tabac, favorise ce maintien. M. le Conseiller d'Etat Ducottérd, ancien secrétaire de la FAPTA et, à ce titre, l'un des principaux auteurs de la première convention, était la personnalité la mieux placée pour féliciter fabricants et planteurs d'être arrivés à un nouvel accord. Au château de Glérolles, M. Louis Guisan, Conseiller d'Etat, apporta le salut et les souhaits du gouvernement vaudois, tandis que M. Frey-Wyssling, professeur de botanique à l'EPF de Zurich, remerciait les industriels de l'appui financier qu'ils donnent à l'EPF pour les recherches concernant la culture du tabac.

Une nouvelle convention est signée. Mais il faut que le public sache que ses signataires, tant planteurs qu'industriels, poursuivront leurs efforts afin que le loisir de fumer demeure ce qu'il est : un facteur et non l'indice de civilisation.



M. Staub, directeur de la maison Polus à Balerna et secrétaire des fabricants.



M. Paul Bourqui, professeur à Grangeneuve, le dynamique secrétaire de la FAPTA.



Celui qui fume une Stella Filtra se réjouit déjà à la pensée de la prochaine qu'il allumera. Chaque bouffée en effet procure un véritable plaisir. Stella Filtra est composée des plus fins tabacs Maryland spécialement choisis en Amérique, tabacs dont LAURENS fait un harmonieux mélange, fruit d'une longue expérience.



-95

... également en long format
C'est une cigarette LAURENS



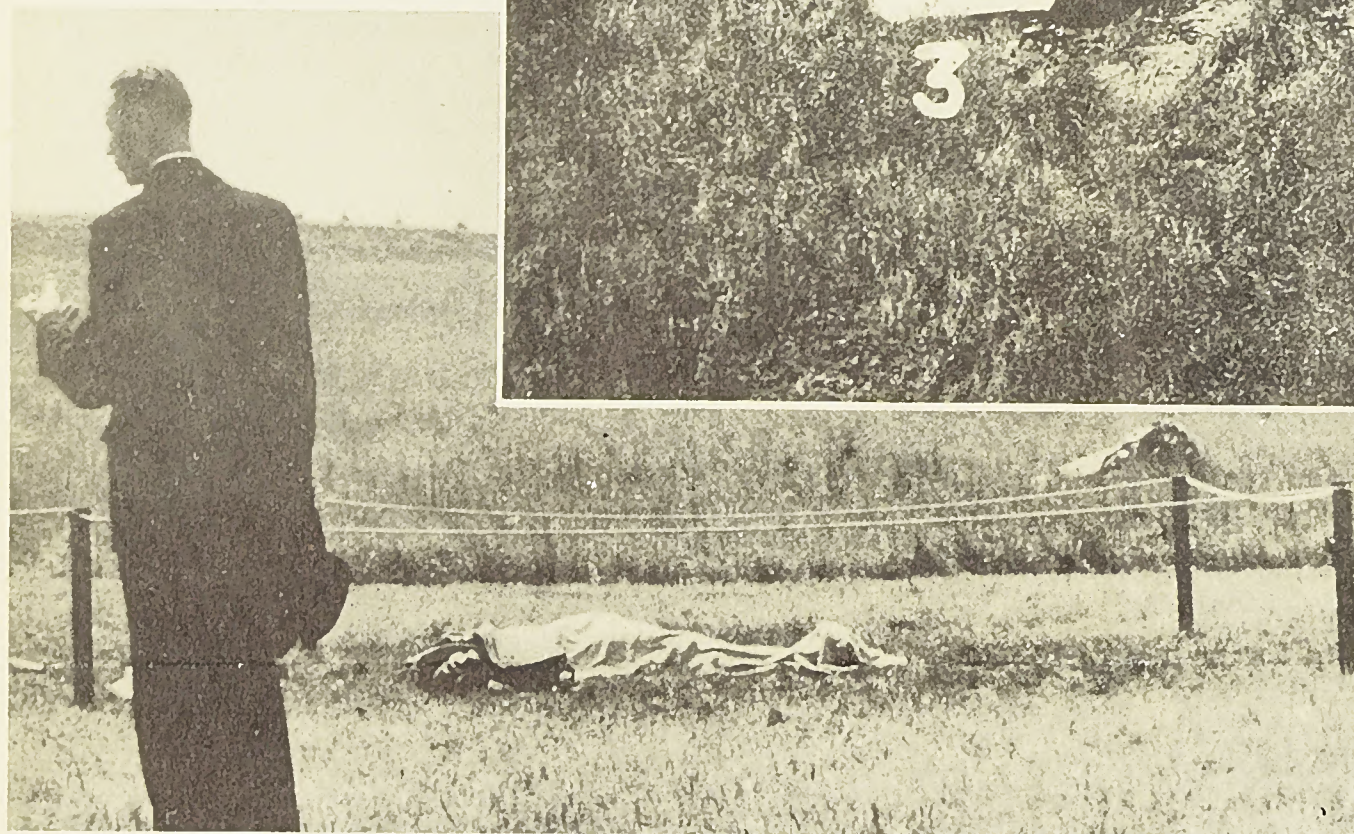
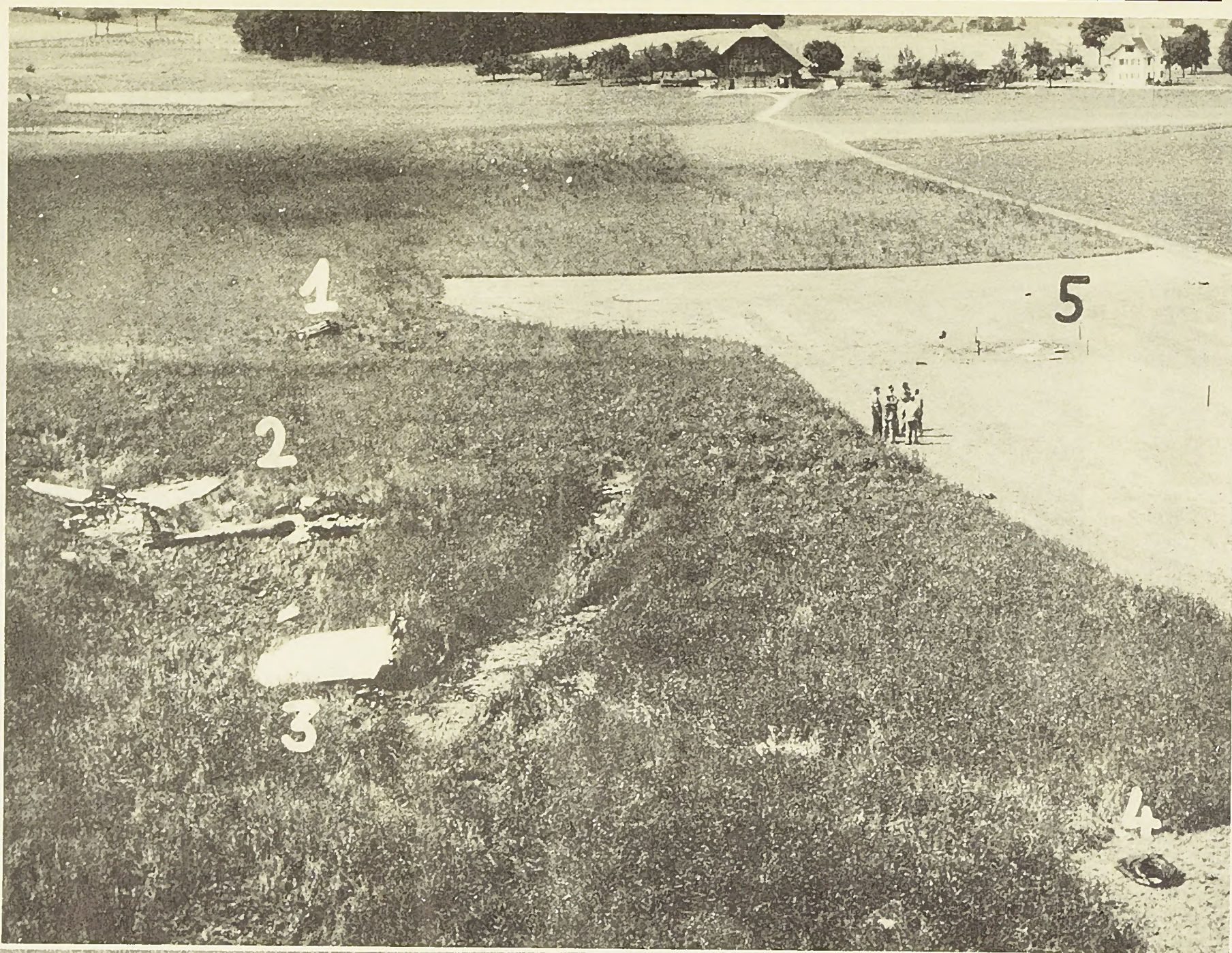
A chaque bouffée, un plaisir nouveau

PARISIENNES
un produit Burrus
avec et sans filtre
95 ct.

Un vampire s'écrase

(nos photos exclusives)

Peu après l'accident qui causa la mort du sergent-major Bünter près de Tavel, notre correspondant a pris ces photos que nous publions à titre documentaire. Pour quelle raison précéda l'appareil a-t-il trop perdu d'altitude, seul son malheureux pilote en a peut-être eu conscience. Après avoir touché le sommet d'un arbre, le Vampire toucha une colline, perdit une aile, survola la partie Ouest de Tavel en perdant des pièces et s'abattit un demi kilomètre plus loin à Zelgll. Les secours tant religieux que matériels furent rapidement sur place mais le pilote qui avait été projeté hors de sa cabine et avait creusé un trou en frappant le sol était déjà mort.

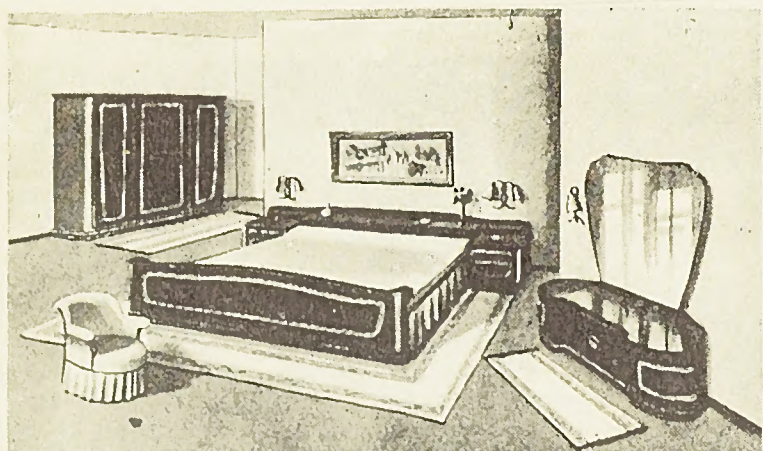


Dernière phase de l'accident :

1. Un réacteur arraché par la violence du choc a été projeté au loin.
2. La masse principale de l'appareil.
3. Débris d'aile.
4. Le pilote éjecté de sa cabine a frappé si violemment le sol qu'une partie de ses habits est restée à ce point tandis que lui-même était projeté à l'emplacement 5.

Cl-contre: Le capitaine-aumônier Grossröder est accouru en civil. Sous la bâche, entourés d'un enclos, les restes du malheureux sergent-major Bünter.

(Photos JAJA)



Fiancés !

Faites une économie en achetant vos meubles directement à notre fabrique !

Notre exposition permanente, l'une des plus vastes, vous offre un très grand choix de meubles de tous genres et de tous styles, d'une qualité imbattable.

Grâce à notre système de vente directe aux particuliers, nos frais généraux sont très bas, tout intermédiaire étant supprimé. Ceci nous permet de vous offrir à des prix plus avantageux des meubles de haute qualité, fabriqués dans nos propres ateliers.

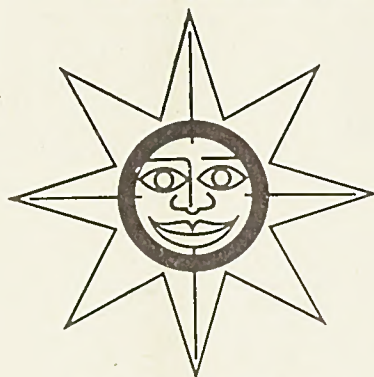
Visitez notre exposition. - Catalogue gratuit.

Facilités de paiement.

P. LEIBZIG S.A.

FABRIQUE DE MEUBLES GRAND PLACES 26, FRIBOURG

Semaine Mondiale
de la Publicité 1955



23-30 septembre

Aimez-vous la publicité ?

— Non, bien sûr !

Mais saviez-vous que votre journal se vendrait au moins trois fois plus cher s'il ne réservait pas une certaine surface aux annonces, aux réclames et aux reportages industriels ? Saviez-vous qu'en achetant un journal, non seulement vous n'achetez pas les pages publicitaires mais que celles-ci vous payent en grande partie votre plaisir de lire et de regarder des photos ?

Avez-vous pensé que cette publicité est l'un des facteurs essentiels de notre civilisation ? Vous trouvez naturel le scooter, le nylon, la pénicilline. Vous trouvez tout naturel de connaître une foule d'entreprises, de marques, d'objets, de procédés de fabrication. Il vous est tout naturel d'avoir une préférence pour telle auto bien que vous ne l'ayez même pas essayée (mais vous en connaissez toutes les notes et tous les avantages). Et votre propre savoir ne vous étonne pas parce que vous l'avez acquis sans peine grâce à la publicité.

Prévoyez-vous réellement de vous faire couper l'électricité ? Cette question n'est pas une mauvaise blague. Car, sans la publicité, toutes les merveilles inventées par les savants et les techniciens seraient des curiosités que vous iriez contempler le dimanche au musée et les meilleurs produits de la terre seraient cultivés à l'échelle des jardins botaniques.

Il est donc bien fondé le slogan de la Semaine Mondiale de la Publicité :

LA PUBLICITE ENSOLEILLE LA VIE !

L'Agence Underwood s.a.

Marius Trosselli & Fils

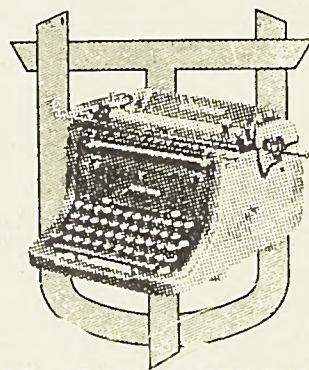
met en vente 150 machines

à écrire d'occasion

depuis Fr. 100.- pièce

Représentant : M. G. Zamaling

S'adresser : Avenue des Alpes 2 - FRIBOURG - Téléphone (037) 2.41.14



L'industrie suisse dans le monde



ELNA, machine à coudre électrique, un produit suisse de la maison TAVARO à Genève est exportée dans plus de 100 pays au monde, ce qui prouve ses qualités exceptionnelles.

Demandez un prospectus ou une démonstration. Un personnel qualifié, vous donnera très aimablement tous les renseignements désirés.

Agence pour Fribourg :

ELNA

Rue Abbé Bovet 12 Téléphone 2 61 52