

Revue générale des chemins de fer (1924)

I Revue générale des chemins de fer (1924). 1925/09.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

- La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.
- La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

[CLIQUER ICI POUR ACCÉDER AUX TARIFS ET À LA LICENCE](#)

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

- des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.
- des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter reutilisationcommerciale@bnf.fr.

— *Le serment des fonctionnaires et les organisations de cheminots.* — On sait que les fonctionnaires italiens sont tenus de prêter serment au Roi avant leur entrée en fonctions. La formule du serment figure dans le texte d'un décret sur la situation juridique de ces employés, décret qui a été publié par la *Gazzetta Ufficiale*, du 21 Janvier 1924. Cette formule est la suivante :

« Je jure que je serai fidèle au Roi et à ses successeurs, que j'observerai loyalement les statuts et les autres lois de l'Etat, que j'accomplirai toutes les obligations de mon emploi avec diligence, avec zèle et dans l'intérêt de l'administration, en gardant scrupuleusement le secret professionnel et en conformant ma conduite, même privée, à la dignité de mon emploi.

» Je jure que je n'appartiendrai jamais à des associations ou à des partis dont l'activité ne s'accorde pas avec les devoirs de mon service.

» Je jure d'accomplir tous mes devoirs dans le seul but du bien général, du Roi et de la Patrie ».

La presse italienne annonce que cette obligation vient d'être imposée à tout le personnel des chemins de fer et ajoute que les milieux syndicaux redoutent que le serment, sous sa forme actuelle et particulièrement en ce qui concerne l'engagement de ne pas appartenir à des organisations dont l'activité est incompatible avec les devoirs de leurs fonctions, ne puisse être interprété de façon à rendre impossible l'affiliation des employés de chemins de fer aux organisations syndicales. Or, par décret du 9 Avril 1925, le préfet de la ville de Bologne a prononcé la dissolution du syndicat des cheminots, affilié à la Confédération générale du Travail. A la suite de cette mesure, les membres du Comité central du syndicat des cheminots se sont réunis à Milan le 25 Avril dernier et ont voté la résolution suivante :

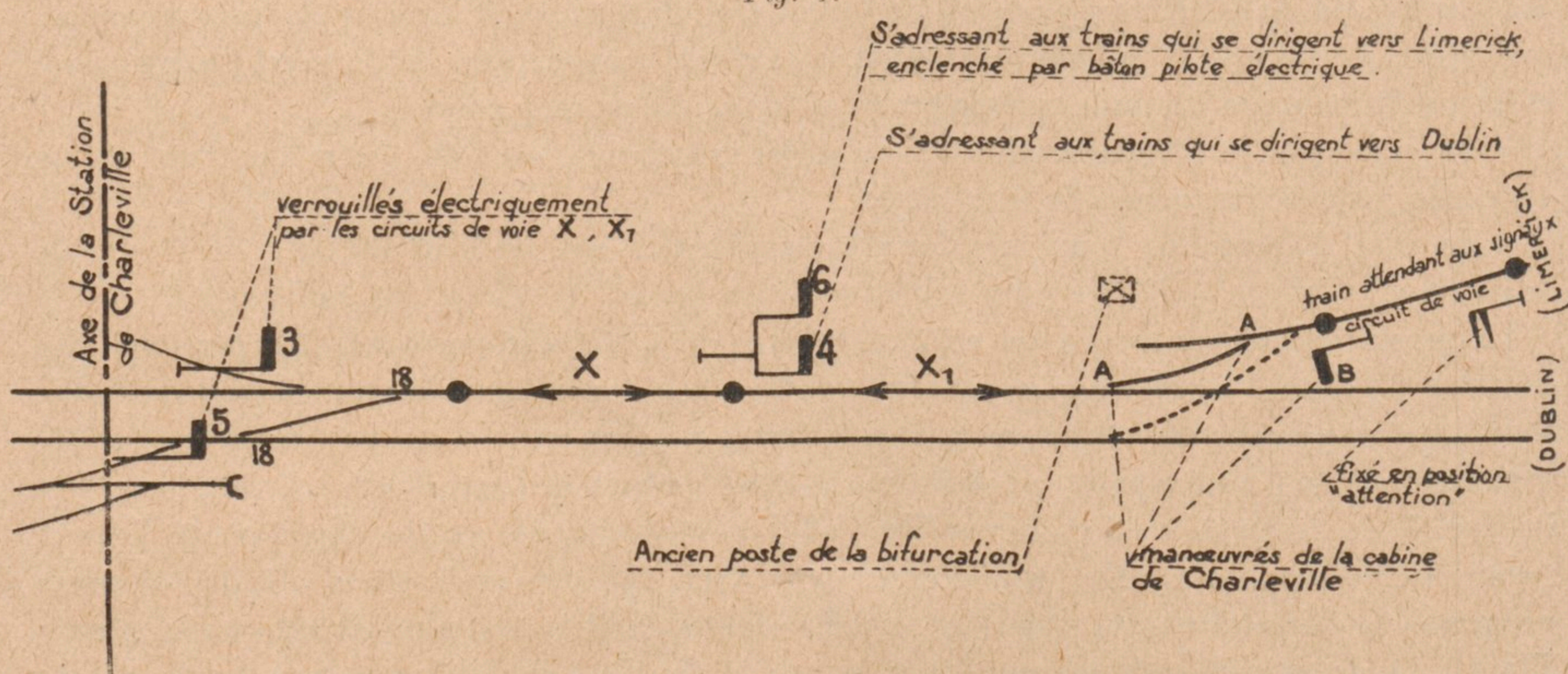
« Le décret du préfet de Bologne, prononçant la dissolution du syndicat des employés de chemins de fer, n'est fondé, ni en droit, ni en fait ; le syndicat se bornait uniquement à défendre les intérêts professionnels de ses adhérents et rien ne justifiait les mesures de rigueur prises à son égard. Le Comité central, tout en revendiquant pleinement le droit de défendre les intérêts économiques de ses membres, décide d'interjeter appel auprès du Ministre de l'Intérieur, réclame le respect du droit syndical et demande que les locaux, les documents saisis et les fonds séquestrés soient restitués. Le Comité central déclare vouloir, dans l'accomplissement de ses fonctions, se conformer, comme il l'a toujours fait, aux lois et aux règlements. Mais il entend en même temps continuer à jouer son rôle de défenseur des intérêts économiques, techniques et professionnels des cheminots. A cet effet, il invite les employés de chemins de fer à rester en rapport avec les organes centraux, dont ils recevront les instructions nécessaires pour assurer le développement de leur organisation » (1).

2. **Manœuvre d'aiguilles à grande distance.** — Sur la ligne Dublin-Cork de la Compagnie Irlandaise Great Southern and Western, se greffe, à 1.600 m au nord de la station de Charleville, un embranchement à voie unique se dirigeant vers Limerick (Fig. 1). A l'origine, un poste était établi à la bifurcation pour la manœuvre des aiguilles et des signaux, mais le feu ayant détruit cette cabine indépendante, on estima préférable de la supprimer et de manœuvrer les aiguilles à distance, de la station même.

(1) Rappelons à ce propos que, en Allemagne, les fonctionnaires sont également tenus de prêter serment et que la nouvelle loi relative au personnel de la Compagnie des chemins de fer du Reich, promulguée le 30 Août 1924 stipule, au paragraphe 3, que « tout fonctionnaire devra exercer son service consciencieusement, en respectant la Constitution du Reich et les lois et il devra par sa conduite, au cours comme en dehors du service, se montrer digne du respect qu'exige sa profession » (voir page 232).

Pour simplifier le problème, on décida d'éluder la protection des trains venant de Limerick contre ceux en provenance de Dublin en supprimant la communication (en pointillé sur la figure) qui permettait leur convergence : ainsi les trains partant de Charleville vers Dublin ou Limerick et ceux en provenance de Limerick circulent sur la même voie qui est ainsi affectée

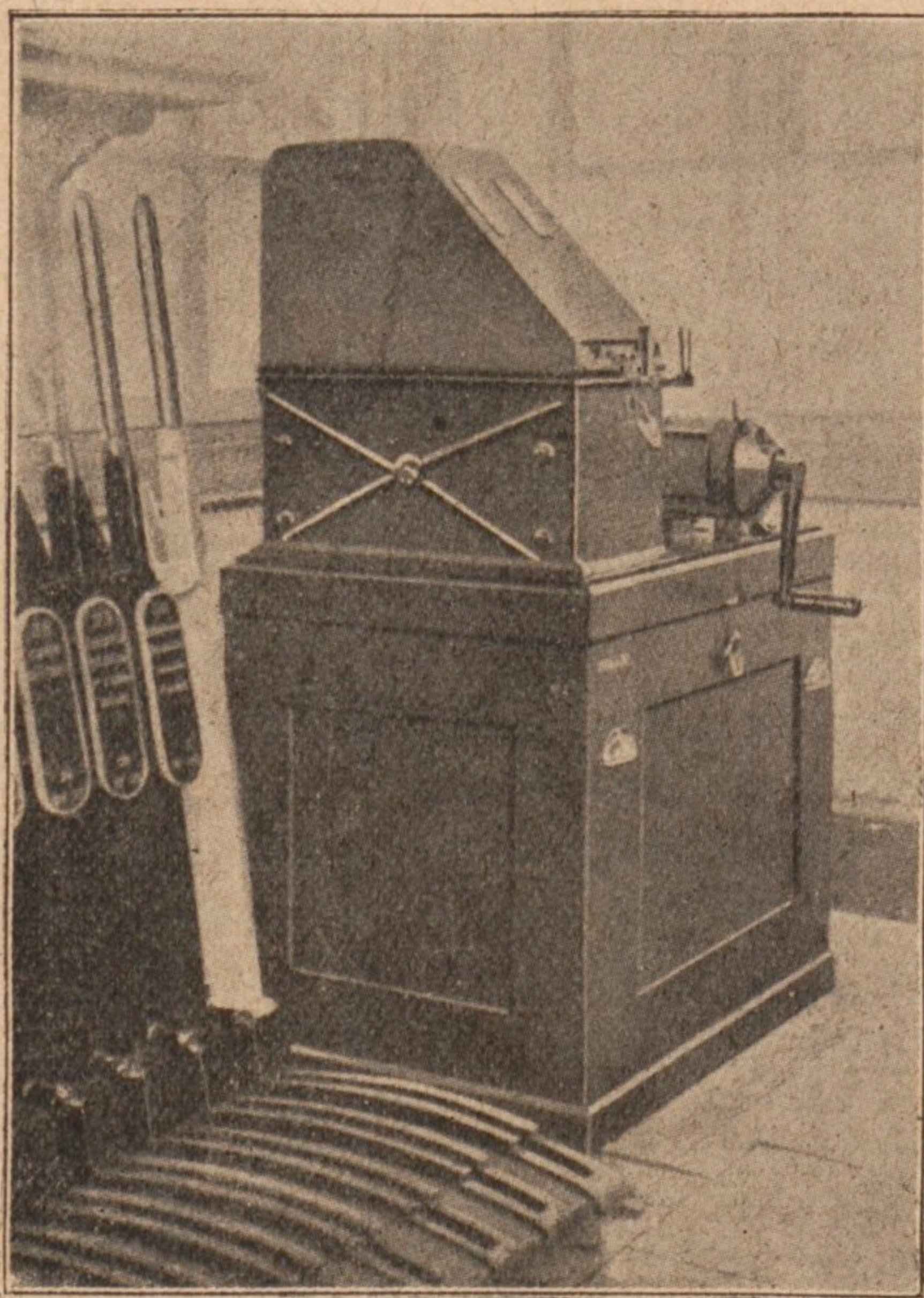
Fig. 1.



aux deux sens, l'autre étant réservée aux trains venant de Dublin ; à Charleville, les trains de Limerick reprennent la voie normale par la communication 18.

Des circuits de voie X, X₁, correspondant chacun à un canton, sont établis entre cette

Fig. 2.



communication et l'aiguille en pointe de la bifurcation, pour ce qui concerne la voie à double sens, qui est, en outre, exploitée par bâton-pilote électrique (1). Les signaux de départ 3 et 5 de Charleville sont enclenchés par X et X₁. Les signaux de passage, 4 correspondant à la direction de Dublin, 6 à celle de Limerick ne peuvent être mis à voie libre que si la communication A est disposée pour la direction correspondante et si de plus, pour le signal 6, le bâton-pilote a été dégagé de l'appareil.

Enfin, les aiguilles A ne peuvent être disposées pour donner la communication que si la voie est libre dans les deux cantons X et X₁.

Toutes ces conditions sont réalisées en cabine au moyen des appareils que montre la figure 2. On y trouve une petite génératrice à manivelle fournissant sous forme de courant continu 100 volts, d'une intensité de 1 à 2 ampères, l'énergie nécessaire au fonctionnement des moteurs d'aiguilles et de signaux de la bifurcation ; cette petite machine, robuste, est

(1) Voir, au sujet du bâton-pilote électrique, la Revue Générale, N° de Mai 1925, page 410.

entièrement enfermée dans une caisse en aluminium de 20 cm de long sur 17 cm 5 de haut, d'où, seule la manivelle dépasse. A côté de la génératrice est un appareil à deux leviers A et B enclenchés entre eux mécaniquement pour la commande des aiguilles de la communication A et du signal de sortie B de l'embranchement de Limerick ; génératrice et appareil sont montés sur un coffre en bois dur qui protège les conducteurs et leurs connexions, ainsi que les tringles d'enclenchement mécanique.

Le moteur d'aiguille employé a été spécialement étudié pour fonctionner avec la génératrice à manivelle ; des relais polarisés assurent le contrôle de position des aiguilles.

Cela posé, pour donner par exemple le passage de Limerick sur Charleville, l'aiguilleur opère comme suit :

I. — 1° Il s'assure, par l'observation de voyants ad hoc commandés par les circuits X et X₁ que la voie est libre ;

2° Il tire à lui le levier A, dans la première partie de sa course, établissant ainsi la connexion avec les relais de contrôle polarisés de la position des aiguilles ;

3° Il actionne la manivelle, et renverse les contacts des deux relais de contrôle des aiguilles, établissant ainsi la connexion avec les moteurs d'aiguilles ;

4° Il continue à tourner la manivelle jusqu'à ce que les aiguilles soient renversées et les moteurs coupés du circuit ;

5° Le contrôle du renversement étant établi, l'aiguilleur peut achever de tirer le levier A jusqu'à fond de course.

II. — 1° Il s'assure, par l'observation des voyants, que la voie est libre ;

2° Il tire à lui le levier B, établissant ainsi la connexion avec le relais de commande du moteur du signal B ;

3° Il actionne la manivelle, ce qui a pour effet d'exciter le relais de commande du moteur ; le signal prend la position autorisant le passage ; à ce moment le circuit est coupé vers le moteur, mais un autre circuit s'établit de ce fait entre une batterie auxiliaire 10 volts et un solénoïde qui maintient le signal en position d'ouverture.

La remise du levier B en position normale, ou l'entrée d'un train dans X ou X₁ coupe le circuit de la batterie, et le signal revient à la position « Danger ».

Pour ramener les aiguilles en position normale, il suffit de réaliser dans l'ordre inverse les opérations ci-dessus.

Le temps nécessaire au changement de position des aiguilles est de 7 secondes, y compris la manœuvre des verrous dont elles sont toutes deux munies.

Tout l'appareillage a été fourni par la Compagnie Westinghouse et monté à Charleville par le personnel du chemin de fer.

3. **Nouveaux types de joints de rails américains.** — Parmi les 5 types décrits ci-dessous et récemment mis à l'essai en Amérique, 4 montrent la tendance croissante à abandonner le principe de supporter les joints sur les traverses. En outre, dans 3 de ces types, on utilise des éclisses plates au lieu de cornières.