

ECOLES D'AIGUILLEURS POUR CHEMINS DE FER

La Compagnie des chemins de fer anglais du Great Western Railway, pour augmenter le coefficient de sécurité de ses "passengers", créa, il y a quelques années, dit M. Will Darvillé, dans la "Nature", une école professionnelle spéciale pour les aiguilleurs de son réseau. La première de ces écoles fut ouverte, au milieu d'un centre des plus actifs, à Paddington; des institutions du même genre furent établies ensuite successivement à Bristol, Cardiff et Chester. Cette Compagnie vient de fonder, tout dernièrement, une nouvelle école d'aiguillage et de signaux à Birmingham, sous le nom de "Railway signaling School", elle l'a établie sur des bases aussi parfaites et complètes que possible, avec un matériel et des appareils de démonstration très perfectionnés, et elle a profité de cette circonstance pour rédiger un programme d'enseignement particulièrement raisonné. Du même coup, la direction de la Compagnie a décidé que l'enseignement de l'aiguillage et des signaux ne serait pas exclusivement donné aux aiguilleurs, mais qu'il serait étendu à toute une catégorie d'agents du service actif de l'exploitation, et aussi à certains "railway clerks", employés dans les bureaux, désireux de posséder des connaissances techniques et pratiques.

L'école est fréquentée par deux catégories d'élèves: 1o les étudiants réguliers les professionnels proprement dits, les apprentis aiguilleurs; 2o les simples auditeurs, qui sont recrutés parmi les divers services de la Compagnie. Les premiers sont tenus de suivre, et cela d'une manière assidue, tous les cours de l'école, dont le programme scolaire se divise en deux sections: l'instruction générale et l'instruction professionnelle. Quant aux seconds, ils sont dispensés de l'enseignement général, que ces agents sont censés posséder; mais ils prennent l'engagement de fréquenter tous les cours spéciaux. A la fin de chaque période scolaire, le corps enseignant délivre, à la suite d'examen, des diplômes qui, pour les aiguilleurs, leur permettent d'être commissionnés ou de passer d'une classe inférieure dans une catégorie supérieure, et qui, pour les employés quelconques, donnent à ceux-ci des avantages spéciaux et favorisent leur avancement.

La Compagnie, en ouvrant toutes grandes à beaucoup d'employés les portes de son école d'aiguillage et de signaux, a certainement eu pour mobile de créer une brigade volontaire d'agents qui, en cas de grève des services de l'aiguillage, lui permettrait de mobiliser, dans quelques heures, tout un groupe d'employés spéciaux qui pourraient assurer le fonctionnement des cabines, sémaphores et appareils divers, sans lesquels il n'est pas

possible d'assurer la marche régulière des trains et de donner toutes garanties de sécurité aux voyageurs. Cela est fort habile, et cette sage mesure réclame les félicitations du public.

Parmi les éléments qui composent le programme technique de cette intéressante école, on remarque des notions de mécanique générale et l'étude complète du mécanisme et du fonctionnement des divers systèmes de signaux et d'aiguillage employés sur les chemins de fer anglais, mais plus particulièrement — cela s'explique — de ceux employés par le "Great Western Railway". Il existe, à l'école, des appareils de démonstration et des modèles en réduction permettant d'expliquer les manoeuvres d'aiguillages et le fonctionnement des signaux sur les votes les plus fréquentés.

Cette école est considérée, à juste titre comme une institution particulièrement nécessaire. Le métier d'aiguilleur devient, en effet, d'année en année, de plus en plus important. Les responsabilités qui incombent aujourd'hui aux agents exerçant cette profession font frémir, à l'idée que la fausse manoeuvre d'un simple bras de levier peut provoquer des catastrophes terribles, entraînant la mort d'un grand nombre de personnes.

Les compagnies ne sauraient trop surveiller l'éducation technique de cette catégorie d'agents, surtout depuis que les postes d'aiguillages et de signaux ont pris l'importance nouvelle qui leur a été attribuée depuis quelques années.

A ce propos, disons qu'il existe, sur

le "London and North Western Railway" une cabine-vigie qui commande électriquement 268 leviers, et dont le rayon d'actions s'étend à une distance de 5 kilomètres.

Mais les qualités professionnelles ne suffisent pas, il faut que les hommes, appelés à occuper des emplois aussi délicats, soient à la fois sains de corps et d'esprit. Aussi la Compagnie du "Great Western Railway", qui semble, dans la circonstance, avoir tout prévu, exige-t-elle, avant d'admettre les agents comme élèves ou auditeurs, qu'ils soient préalablement soumis à un examen médical des plus sérieux. Cette condition ne s'applique pas, d'ailleurs, aux candidats seulement, puisque des médecins spéciaux surveillent et observent élèves et auditeurs, pendant toute la durée de leur présence à l'école, de manière à s'assurer de la stabilité de leur cerveau, à vérifier leurs qualités ophtalmiques et à rechercher s'ils sont vraiment d'une sobriété constante.

Après tant de sages précautions, il est aisé de comprendre les motifs de la sécurité des voyageurs sur les chemins de fer; le petit nombre d'accidents que l'on constate dans ce pays, où les voies ferrées sont plus nombreuses que partout ailleurs, s'explique parfaitement. A la vitesse toujours croissante des trains, il faut opposer des soins de plus en plus attentifs et intelligents. Les écoles d'aiguillages et de signaux sont des institutions répondant parfaitement à cette nécessité. — (Moniteur Industriel).

La vignette ci-dessous donne une idée très imparfaite de la très belle brochure qui vient d'être publiée par E. C. Atkins & Co., les gens des scies "Silver Steel". Comme son titre l'indique, cette bro-

son genre que nous avons déjà vu.

Les illustrations sont très belles et représentent d'une manière très avantageuse quelques-unes des célèbres scies "Silver Steel" Atkins.



chure traite, entièrement des scies à deux mains et présente d'une manière puissante et convaincante les arguments que cette Compagnie emploie dans la vente de ses scies à deux mains.

C'est l'ouvrage le plus complet dans

Les brochures sont distribuées maintenant très généralement par la poste par la Compagnie Atkins et de nombreux importants marchands en gros.

Des exemplaires en seront envoyés gratuitement sur demande.