

RENSEIGNEMENTS DIVERS

[636 .254]

1. — La télégraphie sans fil dans le service des chemins de fer.

On a pu lire, il y a quelque temps, dans certains journaux quotidiens, que le chemin de fer militaire prussien et les chemins de fer de l'Etat bavarois avaient adopté la télégraphie sans fil pour relier les stations avec les trains en marche.

Tous ceux qui sont au courant de la matière ont compris que cette nouvelle était tout au moins fort prématurée.

En réalité, il s'agissait d'essais entrepris à l'intervention de la Société « Telefunken » et consistant dans l'échange de dépêches ordinaires. Quelques-unes de celles-ci avaient trait au mouvement des trains.

Le public en a conclu erronément que l'on pourrait, par ce moyen, remplacer la signalisation actuelle et augmenter la sécurité. Il ne s'est pas même arrêté à l'objection de la dépense de l'installation d'un bureau télégraphique complet sur chaque train sans exception.

La Société Siemens & Halske, sans partager cette erreur, a fait, en Allemagne, des essais pour utiliser la télégraphie sans fil dans le but d'indiquer au mécanicien sur sa machine si la voie est libre. A cet effet, elle a placé sur chaque machine un cohéreur de construction simple en relation avec un petit électromoteur ou un marteau électromagnétique.

Dès que, d'un poste fixe, des ondes étaient envoyées vers le train, le moteur faisait apparaître un voyant vert, indiquant que la voie est libre. La disparition du voyant commandait l'arrêt. Dans ce système, les connexions mécaniques des signaux ordinaires faisaient mouvoir des contacts placés dans le circuit primaire, contacts qui devaient être fermés quand tout était en ordre.

Ce système a très bien fonctionné dans les essais entrepris, sauf une certaine incertitude dans l'appel, due, paraît-il, aux chocs reçus par le cohéreur par suite des mouvements de la locomotive. Ce défaut était rare avec les cohéreurs employés, mais les appareils, malgré tous les perfectionnements, sont restés délicats et la maison Siemens a elle-même décidé, pour ce motif, de ne pas chercher à les introduire dans la pratique des chemins de fer.

Des essais ont été tentés il y a déjà assez longtemps en Belgique dans le même sens, par M^{rs} César et Guarini. Ils ont été abandonnés pour des raisons analogues. Des différences de potentiel très notables et de nature à troubler complètement le fonctionnement des appareils ont été constatées occasionnellement entre les deux files de rails, probablement à cause d'un incident survenu dans l'exploitation d'une usine électrique placée dans le voisinage du railway. Enfin, l'existence d'une dynamo sur une locomotive serait aussi un

obstacle au fonctionnement du système; or, l'emploi de pareille dynamo sera de plus en plus fréquent, au fur et à mesure que l'emploi de la lumière électrique se généralisera.

L. W.

[583 .15 (.45)]

2. — Notes sur les chemins de fer de l'État italien.

(*Zeitung des Vereins.*)

Tandis que le commerce, l'industrie et l'agriculture de l'Italie sont en plein essor de prospérité, les moyens de transport sont insuffisants et désorganisés au possible. Les chemins de fer de l'État (comprenant plus de 13,000 kilomètres sur environ 16,000 qui forment l'ensemble du réseau) sont précisément ceux qui sont presque uniquement responsables du manque de service, du *disser-vizio*, suivant une expression nouvelle dont on désigne actuellement le mauvais fonctionnement des chemins de fer en Italie.

Les réseaux particuliers qui subsistent, généralement de faible longueur — on peut citer l'Ouest sicilien, les deux réseaux de l'île de Sardaigne et les lignes de la Société « Veneta » — ont pu, tout au moins jusqu'à présent, assurer la marche régulière de leur service.

Cependant, il faut se garder d'en conclure que la nationalisation est condamnable en principe. Elle est et doit être, et il n'existe en Italie aucun homme raisonnable qui songe à un retour possible à l'exploitation par des compagnies privées. Il convient plutôt de chercher la raison de l'énorme infériorité du service dans les conditions extrêmement défectueuses dans lesquelles le gouvernement et le Parlement, sous la pression de l'agitation et de la grève des employés de chemins de fer, ont procédé à la nationalisation des voies ferrées. En Prusse, en Suisse, actuellement en Autriche, on a pris cette mesure en pleine conscience des difficultés et après de longues années de préparation; il en a été autrement en Italie.

Avec précipitation et sans trêve, on bâcla au printemps 1905 une loi hâtive, afin de pouvoir, dès le 1^{er} juillet, remettre l'exploitation des chemins de fer entre les mains de l'État. Six semaines seulement avant cette date, on nomma directeur général le commandeur ingénieur Riccardo Bianchi, alors directeur des chemins de fer siciliens, qui fut chargé de toute la nouvelle organisation de l'administration et de l'exploitation. En même temps on créa des directions régionales de chemins de fer, mais les différents directeurs ne purent être nommés et entrer en fonctions qu'aux mois d'octobre et de novembre. On accorda aux directions régionales une autorité et une initiative très restreintes, en même temps que, dans toute la vie politique de l'Italie, on s'attacha à centraliser le plus possible. Dans ce but, on créa divers services centraux ayant leur siège à Rome et qui sont les véritables autorités dirigeantes.

Afin de dissiper la mésintelligence qui régnait de longue date entre le personnel des chemins de fer de la Méditerranée, celui de la Compagnie de l'Adriatique et celui du Contrôle (actuellement aboli) de l'État sur les chemins de fer, on essaya d'opérer dans la direction générale une espèce de fusion en réunissant dans chaque service des fonctionnaires des différentes provenances. Cette tentative était inspirée par des sentiments généreux, mais, il faut l'avouer et les intéressés eux-mêmes le reconnaissent, elle a été malheureuse et le désarroi n'en est devenu que plus grand. Le manque d'unité et l'incertitude dans les ordres donnés, l'indolence, la répugnance, voire même la désobéissance dans l'exécution, en furent et en sont les conséquences, et les dissensions continuent de plus belle.

Bien souvent, les emplois des différents fonctionnaires ont été permutés de la manière la plus