

Genève-Cornavin à l'avant-garde de la sécurité ferroviaire

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): - (1952)

Heft 7

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-775152>

Nutzungsbedingungen

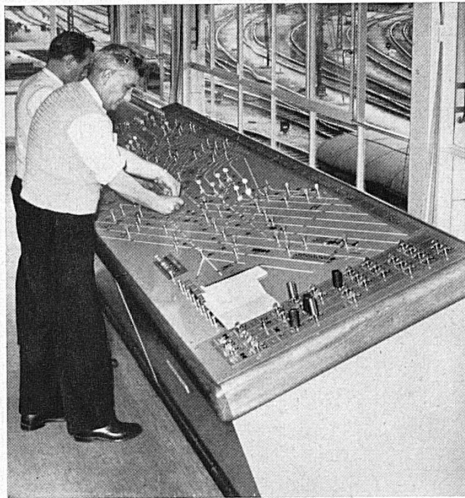
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

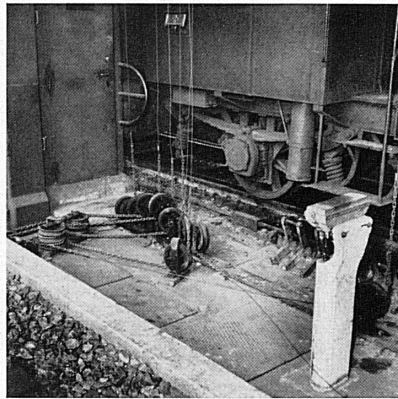
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Le pupitre de commande du poste 1 qui reproduit le schéma des voies. L'aiguilleur «voit» toutes les manœuvres s'exécuter sur son pupitre. – Das Kommandopult des Postens I mit der Darstellung des Geleisefeldes, welche jedes Rangiermanöver genau sich abzeichnen läßt.



Quel contraste entre le nouveau dispositif et l'ancien système de commande des signaux que nous voyons ici. Welcher Kontrast zwischen der neuen und der alten Anlage, von der wir einen Teil hier im Bilde sehen.



Chaque aiguille est actionnée par un moteur électrique commandé à distance. Jede Weiche wird durch einen elektrischen, ferngesteuerten Motor geschaltet.
Photo Presse-Diffusion, Lausanne

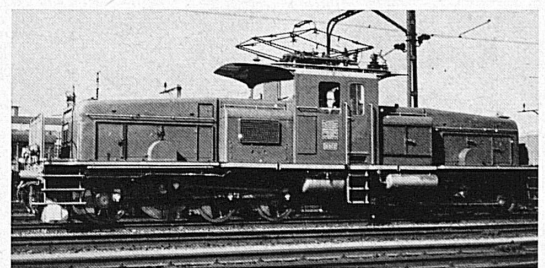
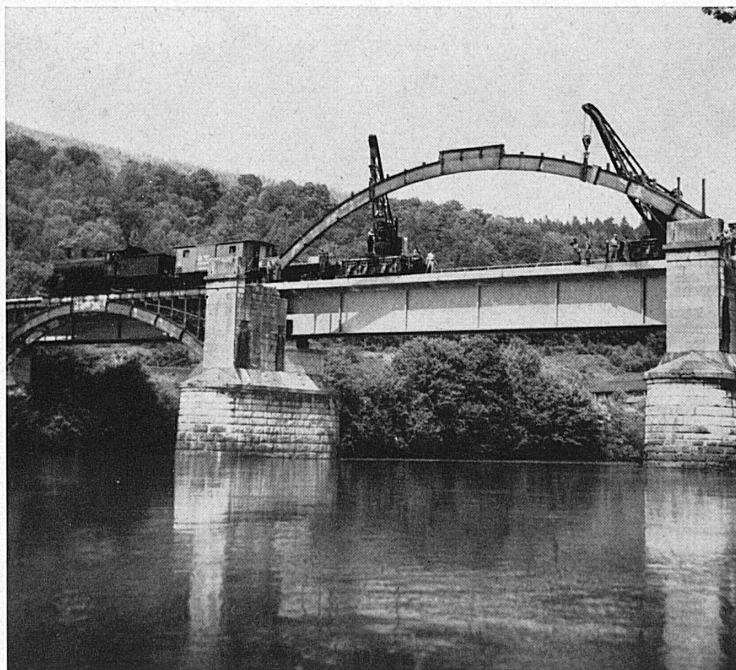
GENÈVE-CORNAVIN À L'AVANT-GARDE DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

«L'une des fenêtres du poste d'aiguillage s'ouvre, l'aiguilleur, passant son buste au-dehors, s'agite, appelle, crie, joue de la corne, balance les bras, jongle avec un drapeau. Un coup de sifflet, un jet de vapeur, des grincements, des heurts de tampons, l'ordre s'exécute. Alors, satisfait, le diable rentre dans sa boîte.» Ce tableau pittoresque, tiré d'une vieille chronique et que M. Fontolliet, ingénieur en chef de la division des travaux du 1^{er} arrondissement des Chemins de fer fédéraux rappelait lors de l'inauguration des nouvelles installations de sécurité de la gare de Genève-Cornavin, nous fait sourire aujourd'hui. Et M. Fontolliet d'ajouter: «Aujourd'hui le diable s'est fait ermite. Il n'a plus besoin d'ouvrir sa fenêtre pour recevoir ou donner ses ordres. Il n'a plus besoin d'inspecter la voie pour savoir si elle est occupée. Il n'a plus aucune raison de s'agiter. Il travaille dans le calme et peut avoir confiance dans les organes de transmission et de contrôle.» Il n'est que de voir travailler, calmes et précis, les hommes du moderne poste 1 de Genève pour s'en convaincre. Depuis fort longtemps, les services compétents des CFF se préoccupaient de l'installation de sécurité de la gare de Genève. Des améliora-

tions avaient été apportées au cours des années à cette installation qui datait de 1890, mais l'ancien système de commande «à grille» – fort ingénieuse au demeurant – qui constituait, à la fin du siècle passé, le dernier mot du progrès, était toujours en place. Ce système fait d'ailleurs encore ses preuves puisqu'il assure toujours les signaux de sécurité de plusieurs postes de Cornavin. Le trafic marchandise, de plus en plus important, exigeait une modernisation complète du système d'aiguillage. La première partie des travaux vient d'être menée à chef. Le poste 1, qui commande les voies de grand trafic de la ligne Genève-Lausanne ainsi que toutes celles de la gare-marchandise, vient d'entrer en service. Ce poste est équipé d'un dispositif d'enclenchement électrique dit «à leviers d'itinéraires» qui est unique en Suisse. Il permet aux aiguilleurs de former des circuits pour les différentes manœuvres en appuyant simplement sur deux boutons, placés sur le pupitre de commande, aux extrémités des portions de voies qui doivent être utilisées. Aussitôt les aiguilles et les signaux sont manœuvrés à distance, tandis que des voyants lumineux blancs apparaissent tout au long du circuit indiquant que ce dernier est effectivement libre.

Il serait trop long d'entrer dans des détails techniques. Disons simplement, pour les connaisseurs, que la nouvelle installation est alimentée par du courant alternatif et du courant continu à 36 volts, alors que les circuits de voies utilisent la tension continue de 12 volts fournie par des accumulateurs. D'autre part, contrastant de façon saisissante avec la simplicité du pupitre de commande, le local des relais ne groupe pas moins de 2000 relais pouvant assurer 30 000 contacts. Pour les profanes, ajoutons que la nouvelle installation assure une sécurité totale à tout le trafic. Les pannes du mécanisme, même les plus extraordinaires, sont prévues: une lampe d'un signal vient-elle à brûler, le chef du poste en est immédiatement averti; un corps étranger vient-il à s'interposer dans une aiguille, le signal indiquant l'aboutissement de la manœuvre ne se marquera pas sur le pupitre de contrôle et la voie restera fermée. Les derniers seront les premiers... Cette parole aurait pu servir de titre à ce papier, tant il est vrai que Genève-Cornavin, de parente pauvre qu'elle était jusqu' alors, peut aujourd'hui s'enorgueillir d'être la gare la plus moderne de Suisse.

TECHNISCHE AKTUALITÄTEN • LES ACTUALITÉS TECHNIQUES



Le premier pont à arc du monde en fer soudé a été démolì. Pendant 98 ans il relia les deux rives de l'Aar près d'Olten. – Die erste schweiß-eiserne Bogenbrücke der Welt wird abgebrochen. Sie wölbte sich während 98 Jahren über die Aare bei Olten.
Photos: ATP

Deux locomotives en une: la nouvelle locomotive destinée au service de la gare, du type Ee 6/6, la plus forte dans ce genre en Suisse, a été inaugurée ces jours dans la gare de Zurich. – Zwei Lokomotiven in einer: Die neue Rangierlokomotive Ee 6/6 hat dieser Tage als stärkste ihrer Art in der Schweiz im Hauptbahnhof Zürich den Dienst aufgenommen.