

Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 7 (1933)
Heft: 6

Artikel: Il n'y a qu'à...
Autor: Castella, Ernest
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-780814>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 03.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Il n'y a qu'à . . .

Départ aux «42», il est les «28». Un quart d'heure à flâner... Quelle aubaine en ce siècle trépidant où chaque minute a son prix... Que faire? «Aller voir la machine, parbleu!» Humaine, cette curiosité-là. «Au temps des diligences», nos pères, je le gage, l'avaient déjà. Sur le point d'affronter, en coche, les épreuves d'une route fantaisiste du Vieux-Pays, n'allaient-ils pas «voir la machine?» (une 5 chevaux, celle-là), tapoter même d'une main amicale les larges croupes des bonnes bêtes placides? Ainsi, nous les «modernes», nous allons «voir la machine». Non pas pour en comprendre les secrets techniques, par exemple. Devant ce «complexe» d'acier, de bielles, de fils, de roues dont le jeu, spiritualisé par le courant, se résout en une énergie fabuleuse, nous, les profanes du perron, saurons-nous, tout au plus, extérioriser notre admiration en un cri de primaire: «Quelle pièce!»

Oui, «quelle pièce!»... mais cet homme, accoudé à la fenêtre de l'avant: quel homme...

Surtout, ne nous arrêtons pas devant lui pour rendre un hommage verbal à ses mérites. Il nous dirait: Mon bon monsieur, je suis très touché... mais, pour l'instant, silence, et reculez de deux pas, que je puisse voir le «coup de palette» du chef.

Cette simple prière vous livrerait le secret de sa fonction. Il fait corps avec sa machine. Il en est le cerveau et l'œil. Maintenant il en surveille le repos, bientôt il en stimulera les ardeurs... «39». Remous dans la foule, rumeurs sur le quai. Claquements de portières. Roulements de chariots à bagages. Des voix: Journaux! Buffet! Train direct! En voiture!... La foule est venue amasser au pied de ce mur – le train – ses adieux, ses baisers, ses conseils, ses vœux, des passions, des sourires, des larmes, des espoirs, des indifférences aussi, ... et «cet homme» ne la voit pas. Ses yeux regardent le chef, attendent le geste...

Maintenant, dans le train lancé «en carrière», parce que nous songeons à «cet homme», nous cherchons dans notre esprit la pensée-cliché que nous épinglons d'ordinaire à l'image du mécanicien des CFF. Nous disons: «Cet homme tient, dans ses mains, notre vie.» Puis – sait-on jamais? – ce bon petit égoïsme confortable qui, dans la rue, quand le tram écrase la patte d'un toutou, nous fait dire, avant «Pauvre bête!», «Quelle émotion j'ai eue!», ce bon petit égoïsme ne va-t-il pas nous souffler: Le mécanicien? Eh bien, quoi? il fait son métier... Pas si dur, après tout, ce métier. Grimper sur la machine, au départ, piloter le train sur une ligne qu'on connaît «comme sa poche»; ramener au retour la machine

au dépôt. Il faut être à l'œil, c'est sûr. Affaire d'habitude. Il n'y a qu'à la prendre, cette habitude. Chacun son métier.

Et nous déplions notre journal... Il n'y a qu'à...

Ces «il n'y a qu'à» dont est faite la vie du mécanicien de locomotive électrique, j'ai voulu les connaître. Sachant que les CFF ont poussé, à un point extrême, les prescriptions visant à la sécurité, j'ai voulu, tout d'abord, m'orienter sur les mesures de prudence que le mécanicien observe avant le départ du train et après son arrivée à la station terminus.

Dans les grisailles du petit matin ou dans la nuit déjà tombée, le mécanicien se rend au dépôt près de deux heures avant le départ. (Appelons-le, si vous le voulez bien: Gaspard Müller, ce welsche et alémanique tout ensemble, rendra, plus vivant à vos yeux, le personnage.)

Au dépôt, un tableau, froid comme une consigne, lui révèle les ordres de service, avis, circulaires. Puis, par le truchement d'une «cabalistique ferroviaire» ahurissante pour le non-initié, le tableau des ralentissements lui précise sur quels points du parcours, des chantiers de travaux sur voie par exemple, couverts d'ailleurs par des signaux avancés et un signal principal, l'obligeront à ralentir l'allure. Des ordres écrits qu'emportera Gaspard lui rappelleront encore, en chemin, cet avis de ralentissement.

Maintenant il a revêtu sa tenue de travail et gagne la remise. Dans le «hall» immense où plus de vingt locomotives s'ordonnent en files précises, on songe à un «chemin de fer mécanique» à l'échelle d'un enfant de Gargantua et qu'une nurse soigneuse aurait rangé dans un carton. Le tour des locomotives, rigoureusement établi chaque jour, fixe quelle machine Gaspard conduira aujourd'hui. – Alors, il n'y a qu'à la prendre et, départ?

Patience. Cette machine, vérifiée la veille, Müller va la revérifier. C'est de ces successifs «coups d'œil du maître» qu'est faite la sécurité du service. Gaspard fait d'abord le tour du véhicule. Sans hâte, d'un regard exercé prompt à discerner une anomalie, il inspecte les organes extérieurs.

Gaspard revise ensuite l'intérieur. Une vraie centrale électrique, cet intérieur de la locomotive. Un corps qui bientôt va s'animer, bruire, se mouvoir, dont le courant fera battre le cœur. Gaspard, qui maintenant l'autopsie, se penche sur les viscères de métal. Il burette, palpe, dévisse, revise, vérifie fusibles, contacts, renverseurs, toutes ces pièces, sensibles malgré leur robustesse. Il faut que bientôt, après le

« lâchez tout » de la palette, elles tiennent, des heures durant, le rôle exact que la science de l'ingénieur leur a fixé; qu'aucun fil ne se rompe, qu'aucun joint ne cède, qu'aucun fusible ne se fonde; que Gaspard, attentif aux moindres bruits, ne discerne, dans l'organisme puissant dont sa main règle la vie, nulle rumeur insolite, nul rôle suspect.

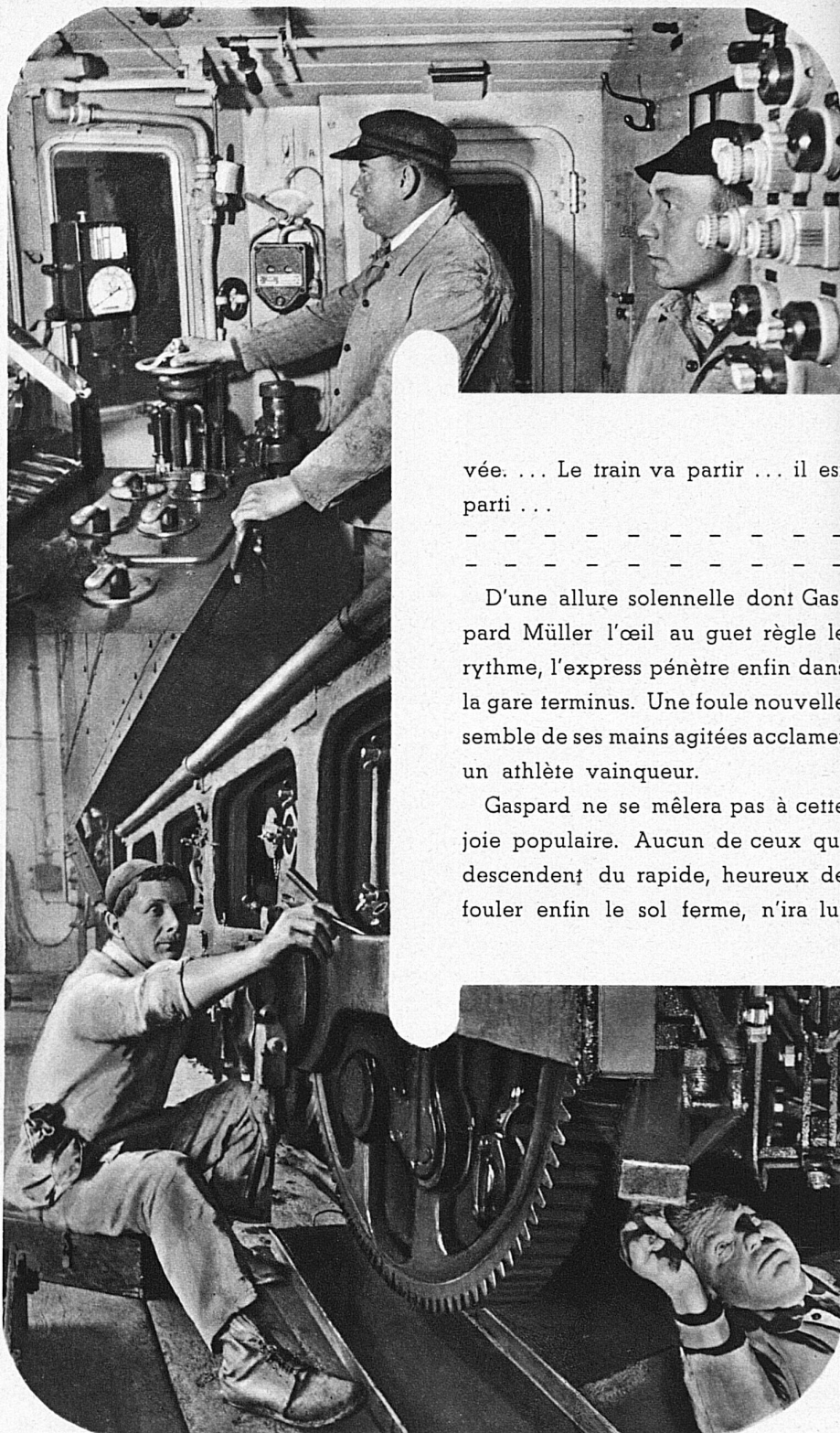
Enfin, Müller prend place à son poste de marche. A sa droite, le tachymètre dont nous dirons plus loin le rôle, égrène son tic-tac. Devant lui est la glace, écran translucide où s'inscrit le film vivant de la route. Insensible au paysage, à la pluie, au soleil qui se lève, à la nuit qui descend, éloignant de son esprit toute pensée étrangère à son service et qui le distrairait, il restera là, impassible, et n'aura d'yeux que pour la double antenne de la voie où peut surgir soudain l'imprévu qui déclenchera, à temps sachons-le bien, ses sûrs réflexes de pilote.

D'un coup de sifflet, il demande le départ de la remise. Le surveillant des lieux enclenche la ligne de contact; le fluide passe; la machine inerte a retrouvé son âme.

La locomotive gagne le point de la voie où le train s'est formé. Durant ce court trajet, Müller actionne les freins et vérifie le jeu essentiel de la pédale de sûreté, centre nerveux de la machine. Que, par suite d'un malaise ou pour toute autre cause fortuite, Gaspard vienne à relâcher l'inconsciente pression de son pied sur cette pédale, un interrupteur se déclenchera et, les freins jouant, le train s'arrêtera.

Un coup de tampon, dont la secousse se transmet marendo du wagon de tête au wagon de queue, annonce que la locomotive est « garée au train ». On accouple les boyaux de chauffage et Gaspard effectue les opérations diverses qui assurent le chauffage préalable du train et donneront aux voyageurs cette sensation confortable d'entrer dans des compartiments déjà tempérés.

Enfin, le mécanicien qui a reçu, 20 minutes au moins avant le départ, l'ordre de mettre le train en gare, amène au quai le lourd convoi. Un dernier coup d'œil aux organes placés devant lui et Gaspard attend l'ordre muet de la palette le-



vée. ... Le train va partir ... il est parti ...

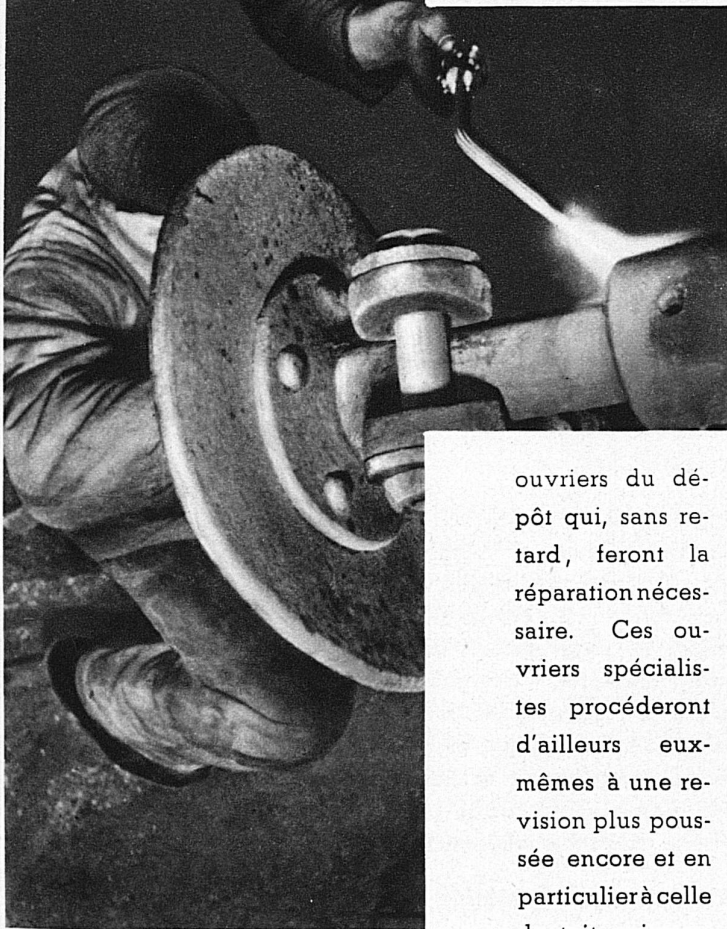
D'une allure solennelle dont Gaspard Müller l'œil au guet règle le rythme, l'express pénètre enfin dans la gare terminus. Une foule nouvelle semble de ses mains agitées acclamer un athlète vainqueur.

Gaspard ne se mêlera pas à cette joie populaire. Aucun de ceux qui descendent du rapide, heureux de fouler enfin le sol ferme, n'ira lui

dire: Merci, bon pilote ... grâce à vous. ... C'est si naturel, cela: arriver, sans encombre, à l'heure dite. ... Et puis, il n'y a qu'à ... pas vrai? D'autres devoirs le retiennent encore dans son gîte étroit. Souvent des manœuvres courantes retardent le retour à la remise. Quand la machine en a, enfin, franchi les portes, un contrôle nouveau commence. Il porte sur les organes soumis aux heurts de la marche, roues, tampons, ressorts, crochets de fraction. Une fois encore le regard et la main du maître se promènent sur toutes choses. Une avarie est-elle discernée? Vite Gaspard la signale aux



Dès qu'une avarie survient, les ouvriers spécialistes la réparent



ouvriers du dépôt qui, sans retard, feront la réparation nécessaire. Ces ouvriers spécialistes procéderont d'ailleurs eux-mêmes à une révision plus poussée encore et en particulier à celle du toit qui comprend l'examen

minutieux des pantographes, archets flexibles assurant le contact entre la ligne à haute tension et la machine.

Alors Gaspard sur le point de quitter la locomotive en appelle au témoignage de son juge... Son juge? Eh oui... Ce tachymètre disposé près de lui, et dont j'ai noté plus haut le tic-tac familier, a, avec une patiente minutie, enregistré d'un double trait net sur un rouleau de papier, à la fois les heures d'arrivée aux stations et la vitesse de marche. Ce juge impartial, ce témoin silencieux, nul ne saurait le tromper.



Les locomotives électriques sont revisées très souvent et minutieusement



Gaspard, sûr d'avoir fait son devoir, n'en redoute pas le témoignage. Le corps fatigué, mais la conscience à l'aise, il s'éloigne enfin de sa machine et va porter la bande du tachymètre à ses chefs qui la contrôleront...

Bonsoir, Gaspard, et... merci!

Il n'y a qu'à... n'est-ce pas?

Oui, il n'y a qu'à... obéir aux multiples prescriptions, toutes motivées, qu'édictent les CFF pour assurer aux voyageurs cette sécurité qui fait le renom mondial du réseau suisse...

Il n'y a qu'à... faire son devoir comme le font chaque jour tous les «Gaspard Müller» d'Helvétie, chez qui l'on doit saluer la formation professionnelle la plus complète et une conscience qui force le respect.

Ernest Castella.