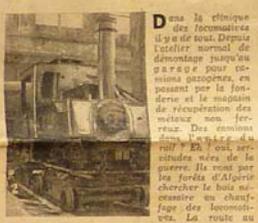


LA CLINIQUE DES MACHINES

# CENT LOCOMOTIVES

y viennent chaque mois,  
faire remettre  
leurs entrailles à neuf



Et tout se passe dans la chaude atmosphère des gares. Sûre, fièvre, hommes et machines, tout est noir. On marche dans la poussière de charbon, on respire du charbon pulvérisé, on a ses paupières automatiquement passées au noir de fumée, on est imprégné.

C'est que Pierre Hamp a surnommés les « queues noires » travaillent nuit et jour, avec des moyens réduits, pour qu'une Algérie aux lignes de communications étroites ne soit pas déshéritée. Grâce à eux un réseau de près de 4300 kilomètres arrive, malgré tout, à faire face à un trafic accru.

**1** Les mastodontes des mastodontes. Il y en a deux douzaines comme cela. Fabriquées spécialement pour l'Afrique du Nord dans des usines françaises, elles pèsent 210 tonnes, mesurent près de 20 mètres de long et n'ont pas moins de 5.000 pièces diverses depuis le boulon de 5 grammes à la chaudière de 50 tonnes.

On les appelle les « garrott ». Ce sont elles qui couvrent journellement les voies principales. Celles que vous voyez ici sont immobilisées, faute de charbon.

**2** Et voilà — Lilliput de l'endroit. C'est la « Baby » pour une de 0 m. 60 qui va partir prochainement pour Colomb-Béchar où elle fera le service des mines de Keneda. Elle a un glorieux passé : elle a servi à Verdun où elle traitait des trains de munitions. Elle est profondément vexée de se voir montée sur un chariot. Digne et dressant le cou, elle semble avoir peur, sans son esquisse, de se faire écraser par les menottes qui l'entourent.

**3** Dans le bureau du Chef de Traction, ce tableau quadrillé de 3 m. sur 2. Chaque petit bouchon monté sur épingles représente une des locomotives en service. Le quadrillage, ce sont les kilomètres parcourus. Le tableau est soigneusement gardé à jour, car tous les 75 ou 100.000 km., selon le type, le loco a droit à une révision générale où on démonte jusqu'au plus petit boulon et où la résistance et l'usure de chaque pièce sont examinées par des techniciens.

**4** L'atelier de réparation des pièces détachées. Il ne fait pas que réparer, il fabrique. Pas une pièce détachée ne vient de l'étranger. Des tours, si précis qu'ils enlèvent des copeaux de 1/10<sup>e</sup> de millimètre. A côté, un long hangar, où, le long des murs, s'empilent de lourds sacs soigneusement étiquetés et rangés. C'est le coin de la récupération. Pas un copeau de cuivre ou d'étain qui aille à la poubelle. A peine tombé à terre, il est ramassé, classé, entassé, et retourné à la fondrière augmentant un peu le maigre contingent mensuel de métaux non-ferreux.

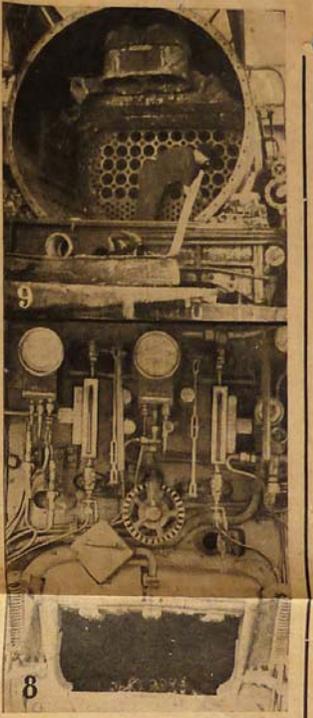
**5** Grandeur et décadence d'une chaudière de locomotive ! Les roues remplacées par de solides cales de ciment, elle sert maintenant à expérimenter les diverses qualités de charbon. Elle a vu des Anglais, des Allemands, des passiers incommensables. Accessoirement elle chauffe l'eau qui va permettre aux ouvriers, le travail fini, de se laver les mains. Quel plus bel exemple pourrait illustrer la fameuse thèse philosophique sur la relativité !

**6** Un des essieux moteurs de la « Garratt ». 1 m. 80 de haut, une tonne et demie. Sur les 24 roues de la machine, il y en a 4 comme cela. Pour que les essieux soient bien équilibrés, une balance spéciale pèse périodiquement la locomotive en état de marche. Longue de près de 20 mètres, elle est divisée en secteurs qui permettent de peser séparément chaque essieu avec une précision voisine du kilogramme. Sur plus de 200 tonnes, ce n'est pas mal.

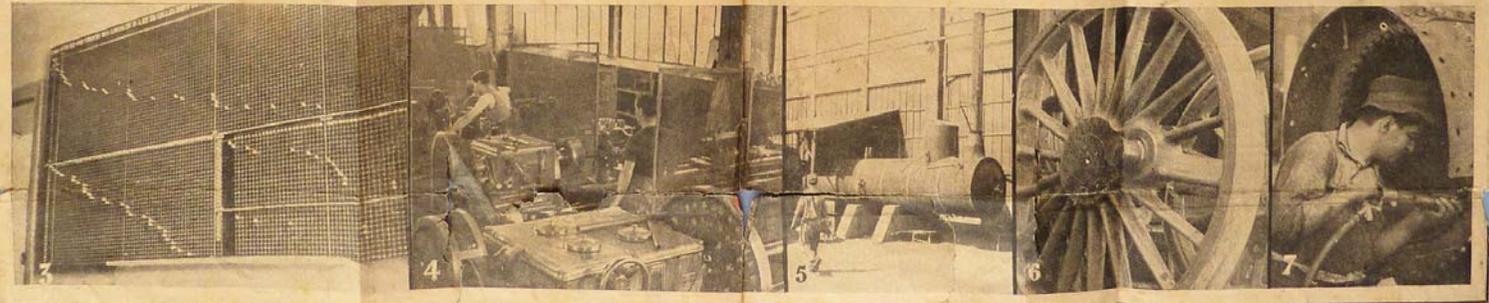
**7** Un des pistons. Un homme y passe aisément. Fini, il a environ un millier de boulons serrés électriquement pour éviter les pertes de vapeur. C'est le plus gros mangeur d'huile de toute la machine et ça ne l'empêche pas d'être la pièce la plus fragile. Il vous coule se bielle en moins de deux avec une facilité déconcertante.

**8** Le tableau de bord de la « Garratt ». Tout fonctionne automatiquement, par air comprimé ou électriquement. Le charbon est amené du tender par une vis sans fin et réparti dans les foyers aux endroits nécessaires par des jets de vapeur. Quant au train puissant, il est d'une précision presque absolue. L'électricité fait vraiment des merveilles. Même ce petit moteur électrique devant lequel tous les locos de dépôt passent une vingtaine de fois par jour. Il actionne le plus grand pont tournant d'Algérie, 25 mètres de diamètre, rien. Le pont peut supporter 350 tonnes. En état, celui de lui, pas moins de 24 voies. Le petit moteur de 75 cm. de haut déplace le plus grande locomotive du monde.

**9** L'intérieur d'une chaudière. Le vapeur passe dans les alvéoles. On dirait des casters de rail. C'est près de 5 km. de tuyauterie dont on voit ici encore plus fragile : les tuyaux, dont les diamètres vont de 2 à 20 cm., sont d'un entretien particulièrement délicat. A chaque révision on les remplace intégralement. C'est, évidemment, une opération délicate à accomplir, mais nos mécaniciens — on serait presque tenté de dire nos chirurgiens — s'en tirent avec une remarquable habileté.



Reportage de  
Pierre ARGELLIES  
(PHOTO VERDU)



## GARDEZ-VOUS DES JUGEMENTS HATIFS SUR L'ALGERIE

Nul mieux que le Commandant Castex, avec son expérience, son ardent patriotisme, mais modérateur de l'émotion, ne pouvait résumer pour les jeunes d'Algérie l'histoire de l'évolution commerciale transatlantique dont notre pays, malgré ses faiblesses, continue patiemment de tracer les destinées.

Le ministre de l'Économie a autorisé à intégrer aux Archives nationales le « Paris » publié par l'Institut de Biographie à New-York et traduit par M. Castex dans ce volume.