

# Revue générale des chemins de fer et des tramways

Revue générale des chemins de fer et des tramways. 1920/01-1920/06.

**1/** Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

- La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.
- La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

[CLIQUER ICI POUR ACCÉDER AUX TARIFS ET À LA LICENCE](#)

**2/** Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

**3/** Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

- des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.
- des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

**4/** Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

**5/** Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

**6/** L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

**7/** Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter [reutilisationcommerciale@bnf.fr](mailto:reutilisationcommerciale@bnf.fr).

La chaudière est pourvue d'une chambre de combustion, le diamètre de la 1<sup>re</sup> virole atteint 2 m 29.

**Railway Gazette** (7 novembre 1919). — *Exploitation des chemins de fer des régions occupées de Belgique et de France par les Allemands pendant la guerre.*

Cet article très intéressant donne des renseignements sur la façon dont les Allemands ont exploité les chemins de fer français et belges dans les régions occupées. Il décrit d'abord l'organisation du réseau qui comprenait l'ensemble des lignes occupées, puis il passe à la question de la signalisation. La question était d'autant plus compliquée pour les Allemands qu'il s'agissait de lignes appartenant à des réseaux différents et qui naturellement avaient aussi des systèmes différents de signalisation, de plus il fallait se mettre au courant des dispositions particulières de chaque gare, c'était le maximum de complication. Les Allemands s'en sont tirés par une étude détaillée de la question et en répandant à profusion dans le personnel des publications donnant à ce sujet toutes les indications utiles. Ce travail était déjà terminé en mai 1915. Pour les tableaux de marche des trains on a adopté le système des trains parallèles avec un train toutes les 15 minutes sur les grandes lignes. Des garages spéciaux furent aménagés pour y remiser le matériel pour les grands transports de troupe. Enfin des mesures draconniennes furent prises pour assurer le secret des opérations et en particulier les grands mouvements de troupes n'eurent lieu que la nuit. L'article donne ensuite des détails sur le trafic commercial et sur les destructions opérées sur les lignes abandonnées par les Allemands dans leur retraite.

— *Nouvelles voitures-restaurant en acier du North British Railway.*

Le North British Railway vient de faire construire 3 types de voitures-restaurant entièrement en acier, un peu sur le modèle des voitures américaines. L'article s'étend surtout sur les aménagements intérieurs. Nous nous proposons de revenir dans la chronique de la « *Revue Générale* » sur le mode de construction de ces voitures.

— *Nouvelle locomotive 0-8-0 du North Eastern Railway.*

La North Eastern Railway vient de faire construire une nouvelle locomotive à marchandises de puissance relativement grande pour une locomotive anglaise. A cause des restrictions du gabarit anglais à la hauteur des quais hauts de voyageurs, on a été conduit à diviser l'appareil moteur en 3 cylindres égaux au lieu de 2. Ces 3 cylindres sont venus de fonte en un seul bloc. Voici les caractéristiques principales de ces machines :

Diamètre des roues.....	1 m 400	Timbre .....	12 kil.
Empatement total.....	5 m 640	Surface de chauffe et surchauffe .	195 m <sup>2</sup>
3 cylindres de.....	470 × 660	Poids en ordre de marche.....	72 t.

— (14 novembre 1919). — *Appareil pour rectifier les tourillons des essieux coudés.*

Il s'agit d'un appareil portatif en usage depuis 1918 à Crewe, l'article donne simplement la photographie de l'appareil.

— (21 novembre 1919). — *Electrification des chemins de fer anglais.*

Article très étendu de M. Roger T. Smith, ingénieur des Services électriques du Great Western Railway sur les possibilités d'électrification des chemins de fer anglais. L'auteur se tient dans les généralités en examinant le problème d'ensemble de l'électrification des chemins de fer anglais. Il aboutit à cette conclusion que c'est surtout sur le service marchandises que l'électrification peut apporter de sérieuses économies.