

Revue générale des chemins de fer et des tramways

Revue générale des chemins de fer et des tramways. 1923/07.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'œuvres 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.

Railway Age (27 Janvier 1923). — *Projets de la nouvelle station centrale de Chicago.*

Article très intéressant donnant les plans d'ensemble de la nouvelle station centrale qui doit être édiflée au cœur de la ville de Chicago sur les bords du lac Michigan et qui comportera 37 voies. Il s'agit d'une gare à 2 étages comme la gare du quai d'Orsay avec bâtiments colossaux.

Service de l'eau d'alimentation des locomotives.

Compte rendu de 2 conférences faites à Chicago à la Société des Ingénieurs civils sur la question de l'alimentation en eau des locomotives. Ces conférences ont traité d'une part, de l'emplacement des prises d'eau et d'autre part de l'épuration des eaux d'alimentation avec chiffres à l'appui. On signale en particulier l'intérêt qu'il y a à placer les prises d'eau aux endroits convenables pour le service des locomotives, même au prix d'installations coûteuses de conduites de grande longueur, plutôt que de les placer à l'endroit où la prise d'eau est facile à cause de la proximité d'un ruisseau ou d'une rivière. En particulier le transport de l'eau par citernes est d'un coût prohibitif. L'épuration des eaux de mauvaise qualité s'impose également tant par les facilités de service qu'elle procure que par les économies de charbon et de réparations considérables qui en résultent.

Nouveau type d'installation de Dépôts.

L'auteur de l'article expose les dispositions nouvelles qu'il préconise pour obtenir le résultat suivant qui conduit à des économies considérables : la locomotive doit être rentrée directement dans la remise par sa propre équipe qui doit également la prendre dans la remise pour la mettre en tête du train. Cette conception conduit en particulier à munir toutes les places de la remise d'une fosse à piquer. Une installation spéciale permet de noyer les cendres et de les entraîner par un courant d'eau.

— (3 Mars 1923). — *Installation de signaux sur 3^e voie.*

Le chemin de fer de l'Illinois central vient d'installer sur sa ligne principale de Chicago vers le Sud, entre les stations de Minee et Kankakee sur 33 km 800 une 3^e voie pour augmenter le débit de la ligne. Cette section fait immédiatement suite aux voies de la banlieue de Chicago à 4 voies. Cette 3^e voie est utilisée dans les 2 sens de marche et forme une sorte de garage actif mais à l'inverse des voies de ce genre utilisées en France qui sont réservées à la circulation des trains lents, cette 3^e voie est au contraire réservée aux trains rapides et directs. La ligne est exploitée par le dispatching system. Il n'y a qu'un seul agent, le dispatcher, qui règle le mouvement des trains et par conséquent dispose de cette 3^e voie. Comme leur durée de parcours est courte, on peut utiliser la voie dans les 2 sens avec profit et faire doubler les trains plus lents par les express. Le trafic journalier dans les deux sens est d'environ 42 trains de voyageurs et 58 de marchandises. Cette 3^e voie est commandée des 2 extrémités. L'article donne le détail des enclenchements et la disposition des signaux qui doivent fonctionner dans les 2 sens.