

# Revue générale des chemins de fer (1924)

Revue générale des chemins de fer (1924). 1936/10/01.

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](mailto:reutilisationcommerciale@bnf.fr).

l'amélioration des services ferroviaires en Grande-Bretagne. Les résultats obtenus fournissent, selon l'auteur, d'excellents éléments pour résoudre les problèmes d'exploitation sur les autres réseaux.

### Stabilisation des tarifs ferroviaires et routiers (Modern Transport, des 11 et 18 Juillet 1936).

Suggestion, avec exemples à l'appui, pour une classification commune des tarifs, suivie de l'opinion de divers directeurs du transport industriel : la classification existant actuellement sur les chemins de fer anglais serait supprimée et on lui substituerait une classification en trois catégories applicable aux deux modes de transport (Matières premières — Matières premières de plus grande valeur et articles demi-manufacturés — Articles manufacturés et marchandises de grande valeur).

Les avantages de cette classification commune seraient la simplicité et le degré d'uniformité impossible à obtenir par tout autre moyen.

### Calcul simplifié de la durée des parcours des trains (d'après Inzynier Kolejowy d'Octobre 1935) (Rivista tecnica delle Ferrovie italiane, 15 Juin 1936).

Le professeur polonais Czezott, partant des résultats d'études précédentes, d'une application pratique trop lente, a composé un nomogramme qui simplifie et accélère le calcul des temps de parcours. Exposé mathématique de la méthode et exemples pratiques.

### Le développement des containers en Amérique (Railway Age du 20 Juin 1936).

L'article expose les avantages de ce procédé pour les transporteurs et les usagers, surtout quand les transbordements sont nombreux au cours du transport. Quelques détails d'exploitation.

Une enquête laisse prévoir une très large extension possible de ce mode de transport pour les services exclusivement ferroviaires ou combinés par chemins de fer, par route et par eau.

### La nouvelle réglementation concernant le matériel à voyageurs (die Reichsbahn du 24 Juin 1936).

Le 15 Mai dernier, la Reichsbahn a mis en vigueur une nouvelle réglementation concernant la répartition et l'emploi du matériel à voyageurs, désignation sous laquelle sont compris non seulement les voitures proprement dites, mais aussi les autorails et leurs remorques.

Le nouveau règlement est divisé en cinq parties et traite de la composition normale des trains, de la fourniture des véhicules de forçement et de réserve, de l'acheminement des voitures haut-le-pied et étrangères, etc... V.

### Petite grue pour wagon-étalon (Verkehrstechnische Woche, 3 Juin 1936).

Description d'un engin servant au chargement des poids dans le wagon d'étalonnage. Des perfectionnements apportés à l'appareil ont permis d'écartier les risques d'accidents que ces manipulations entraînaient auparavant. La puissance de l'appareil atteint 300 kg ; son prix de revient, y compris le frein réglant l'abaissement de la coulisse, s'élève à 3 000 f environ.

### Un autorail léger de type nouveau pour le Pérou (The Railway Gazette du 12 Juin 1936).

Cet autorail de 40 places est destiné à des régions dont l'altitude varie de 2 400 à 4 500 m ; il doit gravir des rampes de 40 mm.

Monté sur 6 roues (un bogie à l'AV et à l'AR un essieu entraîné par moteur Ford V 8), il pèse à peine 6 t en ordre de marche.

Au cours d'essais effectués en Angleterre sur le L. N. E. R. par le constructeur, la consommation d'essence a été de 20 litres aux 100 km. La tenue en marche a été excellente ; on n'a ressenti aucune vibration, même dans le compartiment de 1<sup>re</sup> classe situé au-dessus des bogies. C.

### Trains Diesel articulés pour le service de banlieue en Irlande (Diesel Railway Traction, supplément à The Railway Gazette du 12 Juin 1936).

Ces deux trains Diesel mis en service sur le Great Northern Ry d'Irlande et destinés au service de banlieue Belfast-Lisburn et Dublin-Howth, présentent la particularité suivante :

Ils sont formés de 2 voitures séparées par un petit véhicule renfermant tout l'équipement moteur et monté sur un châssis rigide à 6 roues, sur lequel s'articulent les deux voitures, qui reposent chacune sur un bogie à leur autre extrémité.

Chaque train contient 159 places. Il est muni d'un moteur de 153 ch et d'une transmission mécanique. Il a 37,5 m de longueur, pèse à vide 36,5 t et à pleine charge 45,5 t. C.

### Soudure de câbles en aluminium (Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure, 30 Mai 1936).

Dans ce procédé allemand, on commence par dénuder les câbles en aluminium sur une certaine longueur et on les met bout à bout.

Les fils sont arrosés avec un fondant mélangé de stéarine râpée, puis l'extrémité des 2 câbles est serrée dans un manchon qu'on remplit d'aluminium

liquide. Après refroidissement, on enlève le manchon et on a un bloc dans lequel sont soudés les extrémités des fils.

Les essais de traction ont montré que la résistance de la soudure était de 7,6 kg/mm<sup>2</sup> quand celle du câble est de 14 kg/mm<sup>2</sup>.

Ce procédé simple, rapide et sûr peut être utilisé pour souder des câbles de 16 à 625 mm<sup>2</sup> de section. C.

### La signalisation des chemins de fer, par M. Jean Walter.

Le but de cet ouvrage est d'initier le lecteur non spécialiste aux multiples problèmes de la sécurité dans les chemins de fer, en écartant les détails de réalisation trop techniques. Il présente un exposé de principes généraux appuyés de schémas simples et d'exemples concrets.

L'ouvrage est divisé en deux parties : la première, consacrée aux conditions générales de la sécurité dans les chemins de fer, débute par la définition et le rôle des différents signaux du code unifié. Les éléments essentiels des schémas de principe et des appareils de sécurité sont ensuite décrits, ainsi que les méthodes et les dispositifs utilisés à l'étranger ou mis à l'essai sur les Réseaux français.

La deuxième partie comporte des généralités sur les principaux systèmes de cantonnement et laisse de côté la théorie des enclenchements et des postes d'aiguillages à commande mécanique, qui doivent faire l'objet d'un second volume. L'auteur aborde ensuite la question des postes à pouvoir et, les solutions étant très variées, donne par quelques exemples choisis un aperçu des modalités de réalisation. Ce livre apporte une intéressante vue d'ensemble aux lecteurs désireux de se mettre au courant des tendances générales de la signalisation moderne.

### Redresseurs à vapeur de mercure. — Propriétés. — Utilisation. — Construction, par D. C. Prince, F. B. Vogdes et O. Gramisch, traduit par M. Rapin.

Un vol. de 244 pages 16 x 25 avec 197 figures. Édité par la librairie Dunod, 92, rue Bonaparte. Paris, V.<sup>e</sup>.

Cet ouvrage est la traduction de l'édition allemande du traité publié en 1926 par D. C. Prince et F. B. Vogdes, ingénieurs à la General Electric Company et intitulé « Principles of Mercury Arc Rectifiers and their circuits ». L'édition allemande, publiée en 1930, avait été mise à jour par le Dr Otto Gramisch pour tenir compte des progrès effectués à cette époque.

M. Rapin, auteur de la traduction française, a également complété le texte pour faire état des dernières nouveautés dans la technique des redresseurs.

Dans ces conditions, l'ouvrage en cause constitue un traité fondamental sur la question et l'on peut juger de son intérêt par le résumé succinct, que nous donnons ci-après, des matières qu'il traite.

Dans la première partie, qui comprend les 6 premiers chapitres du livre, les