

## Revue générale des chemins de fer (1924)

Revue générale des chemins de fer (1924). 1934/11.

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.

## COMPTE RENDU DES PÉRIODIQUES

## Revues étrangères

Railway Gazette (25 Mai 1934). — Exploitation par bâtons-pilotes électriques sur les Chemins de fer du Gouvernement de Victoria.

Les Chemins de fer du Gouvernement de Victoria exploitent environ 3 500 km de voie unique sous le régime du bâton-pilote électrique (¹). Le nombre des appareils en service est de 570. 105 de ces appareils et 78 machines sont équipés pour permettre l'échange en vitesse (maximum 80 km/h).

Des dispositifs permettent d'utiliser certains appareils seulement par intermittence, en soudant, par périodes, deux ou plusieurs sections consécutives, pour en former une grande.

L'enclenchement entre les bâtons correspondant aux diverses sections partielles et ceux correspondant à la grande section est réalisé électriquement au moyen de circuit de fils et de commutateurs.

Railway Signaling (Juin 1934). — Enclenchements d'un pont-levis sur le Elgin, Joliet and Eastern.

Le Elgin, Joliet and Eastern a construit un pont-levis sur le nouveau Canal de l'Illinois, près de Joliet. En ce point, la ligne est à voie unique sur environ 200 m de part et d'autre du pont. Sur cette voie unique est greffé un raccordement particulier.

La commande du pont-levis, des dédoublements de la voie unique et de la soudure du raccordement est assurée électriquement par un poste de 16 leviers. La manœuvre du pont et le passage des trains sont enclenchés par le jeu d'un levier spécial qui, en position normale, permet la manœuvre du pont en protégeant celui-ci contre les trains et, en position renversée, interdit la manœuvre du pont et permet la commande des aiguilles et des signaux. Des dispositifs spéciaux contrôlent électriquement et impérativement le retour du pont en bonne position après chaque manœuvre et rétablissent la continuité du circuit de voie.

Toute l'installation est équipée en circuit de voie et est assujettie à des enclenchements d'approche temporisés.

Le poste commande également des signaux s'adressant à la navigation et consistant en groupes de deux feux clignotants, rouges, si le pont ne peut être levé, ou verts, si le bateau peut passer.

— L'électrolyse dans les installations de signalisation.

L'auteur de l'article décrit les actions nocives de l'électrolyse sur les installations de sécurité et conclut en rappelant qu'il convient :

- de tenir l'isolement aussi parfait que possible;
- d'éliminer, autant que possible, les agents de corrosion;
- de garnir d'un placage les parties de métal exposées, en utilisant un revêtement inattaquable aux gaz organiques que peuvent dégager les tresses, rubans et caoutchoucs, lorsqu'ils sont soumis à une température un peu élevée;
  - d'éviter aux parties à protéger tout effort ou avarie d'origine mécanique;
  - d'éviter les contacts avec le sol;
- de supprimer la cause de l'électrolyse, dès qu'elle apparaît, par une application de corps isolants appropriés.

Des huiles ou peintures convenablement choisies peuvent empêcher la corrosion et l'électrolyse.

<sup>(1)</sup> Ce régime repose sur le principe suivant: un nombre déterminé de bâtons-pilotes (10 par exemple) étant affectés à une section A-B, chacune des gares A et B est munie d'un réceptacle à bâtons-pilotes. Ces réceptacles sont disposés et enclenchés électriquement entre eux de manière qu'il n'est possible de retirer un bâton-pilote soit du réceptacle de A, soit de celui de B, qu'autant que le total des bâtons contenus dans les réceptacles de A et de B est égal à 10