

Revue générale des chemins de fer (1924)

Revue générale des chemins de fer (1924). 1933/01.

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.

— (23 Septembre 1932). — *Nouvelle voiture à double étage de sièges.*

Il s'agit d'une voiture à double étage que le Pennsylvania Railroad vient de construire dans ses ateliers d'Altoona pour la ligne du Long Island, entre New York et différents points de sa banlieue.

La voiture a 18,800 m de longueur, 4,250 m de hauteur totale au-dessus du rail. Elle peut contenir 120 voyageurs.

Les sièges sont placés transversalement et face à face comme dans les compartiments français, et disposés en rangées supérieure et inférieure de chaque côté d'un couloir central. Les sièges de la rangée inférieure sont placés sur un plancher situé à 355 mm au-dessous du niveau du couloir central ; une marche intermédiaire permet de descendre jusqu'à ce plancher. De même le plancher des sièges de la rangée supérieure est surélevé d'environ 300 mm au-dessus du couloir central ; on y accède par une marche. Deux rangées de fenêtres décalées l'une par rapport à l'autre éclairent l'intérieur de la voiture. Grâce à l'emploi très large de l'aluminium dans la construction de la caisse, la voiture ne pèse que 32,5 t soit environ 270 kg par voyageur.

Railway Signaling (Août 1932). — *L'entretien des enclenchements électriques de South Bend (Indiana) sur le New York Central.*

L'auteur cite l'organisation de cet entretien, exposée au cours de l'article, comme preuve de l'intérêt qu'il y a à n'employer pour les installations de signalisation que des matériaux et un équipement de première qualité, à la disposition d'un personnel de choix à responsabilités bien délimitées.

Sur la section d'entretien prise comme exemple, il y a deux bifurcations et un croisement de lignes comportant une centaine d'aiguilles, autant de signaux, 150 lampes de contrôle, et divers appareils d'enclenchements électriques. Le personnel d'entretien comprend un mécanicien-chef, responsable du service, cinq mécaniciens, un aide mécanicien et un auxiliaire. Les équipes sont organisées en 3/8, à la convenance du mécanicien-chef, pourvu qu'il y ait toujours un mécanicien présent. Elles ne sont pas chargées de l'entretien des appareils de voie eux-mêmes, ni des joints isolés, mais seulement des appareils d'enclenchement et de signalisation. En 1931, l'entretien ainsi organisé a coûté 1 920 dollars pour le matériel et 15 000 dollars pour la main-d'œuvre.

Organ (15 Août 1932). — *Chargement du sable à l'air comprimé sur les locomotives au dépôt de Hagen-Eckesey.*

Il existe au dépôt de Hagen-Eckesey une installation de sablage très importante, qui dessert trois voies de locomotives. Le sable est déplacé à l'air comprimé, ce qui est beaucoup plus simple et plus pratique que le transport par élévateurs à godets.

C'est la première installation de la Reichsbahn dans laquelle le sable sec est envoyé dans un circuit de 12 m de hauteur et 30 m de longueur. On emploie une pression d'air de 4 kg pour vaincre le poids du sable, les résistances du frottement et des coudes de la tuyauterie.

L'article décrit l'installation, qui est en service depuis quatre ans et donne toute satisfaction.

— (15 Septembre 1932). — *Nouveaux ressorts de tampons employés par les Chemins de fer du Reich.*

Les ressorts de tampons à volute employés depuis longtemps sur les véhicules des Chemins de fer du Reich cassent souvent en service et généralement la cassure se produit dans la 2^e ou 3^e spire à partir de l'intérieur. La Reichsbahn a étudié un ressort nouveau de même encombrement, mais moins fragile.

Parmi les nombreux ressorts nouveaux essayés, celui de la fabrique de ressorts Langen et Sondermann (Lünen) a donné des résultats très satisfaisants. Actuellement 100 000 ressorts de ce type sont en service et la Reichsbahn a décidé d'étendre leur emploi.

Ce ressort peut être monté à la place du ressort ordinaire sans aucune modification. Les courbes caractéristiques des deux ressorts sont exactement les mêmes, mais le ressort nouveau est plus robuste que l'ancien.

L'article rend compte des essais comparatifs effectués.