

# Revue générale des chemins de fer (1924)

I Revue générale des chemins de fer (1924). 1935/04.

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).

Sur le Southern Railway les indications utiles sont données le jour par une combinaison de disques disposés à l'avant de la machine, soit à la base de la cheminée, soit sur la traverse d'avant, soit de chaque côté de la boîte à fumée. La nuit, les disques sont remplacés par des feux blancs.

**Electric Railway Traction** (*Supplément à la Railway Gazette N° du 19 Octobre 1934*). — *Le Chemin de fer souterrain de Tokio.*

L'idée d'un chemin de fer souterrain à Tokio remonte à 1914. Arrêtée par la guerre, elle fut reprise en 1918 par une Société au capital de 400 millions de yens. Le tremblement de terre de 1923 obligea à modifier les plans primitifs et les travaux commencèrent activement en 1925. La première section fut ouverte en Septembre 1927. Actuellement, le parcours en exploitation est de 7 km environ, entre Asakusa et Ginza.

Le réseau souterrain total prévu doit compter 64 km environ.

Le souterrain est généralement près du sol. Il est à double voie, en béton armé, le plus possible à l'épreuve des tremblements de terre.

Les stations ont des quais de 90 mètres, suffisant pour des trains de 6 voitures. Des escaliers mécaniques ont été prévus seulement dans une ou deux stations.

Les rails employés pèsent environ 50 kg par mètre. La voie est à l'écartement normal (1,44 m). Les courbes ne descendent pas au-dessous de 300 mètres et le maximum des déclivités est de 25 mm par mètre.

Le courant de traction, par troisième rail, est continu à 600 V. Il est fourni par des sous-stations commandées à distance et séparées les unes des autres d'environ 2 km,

Les trains se succèdent à 2 mn 1/2, mais l'installation permet la circulation de 40 trains à l'heure.

**Railway Gazette** (2 Novembre 1934). — *Les postes mécaniques d'aiguillages.*

Le fait que la plupart des articles publiés par les revues techniques concernent des postes d'aiguillages à commande électrique pourrait laisser croire aux lecteurs que la commande mécanique tend à devenir tout-à-fait exceptionnelle. Pour détruire cette opinion, il suffit de mentionner qu'en Grande-Bretagne, sur un nombre total de 10 000 à 12 000 postes d'aiguillages, il doit y avoir tout au plus 200 ou 250 postes à pouvoir, compte tenu du développement récent des postes de ce genre sur des lignes à forte densité de trafic.

— (28 Décembre 1934). — *La signalisation et le block-system en France.*

Cet article rédigé d'après les renseignements fournis par plusieurs fonctionnaires des Chemins de fer français et, notamment, par M. Recher, Ingénieur principal des Études et Travaux de Signalisation du Chemin de fer du Nord, donne un aperçu de l'état actuel de la signalisation des Réseaux français, ainsi que des modifications qui doivent y être apportées à la suite des études de la Commission présidée par M. Verlant, Directeur de l'Exploitation des Chemins de fer P. L. M.

Après une description des divers signaux actuels et de leur particularités d'emploi, quelques indications sont données sur les types récents de postes d'enclenchements, mécaniques ou à pouvoir, y compris l'équipement de commande centralisée en service depuis peu sur l'État. Suit un exposé des procédés de répétition des signaux sur les machines et des études en cours à ce sujet.

L'article se termine par un aperçu de la réforme du Code des Signaux et du programme envisagé pour la transformation de la signalisation.

D'intéressantes photographies reproduisent des installations de divers Réseaux (Nord, État, P. O.-Midi...)

Un éditorial, sur le même sujet, contient de judicieux commentaires sur les différences des signalisations britannique et française, qui, néanmoins, peuvent être considérées, l'une comme l'autre, comme correspondant à un haut degré de sécurité.

**Railway Signaling** (Octobre 1934). — *L'Illinois va protéger ses passages à niveau aux frais de l'État.*

L'exécution d'un programme d'amélioration de la protection des passages à niveau vient d'être entreprise aux frais de l'État d'Illinois.

L'État doit installer à 297 P.N., des signaux clignotants automatiques représentant 475 000 dollars, et à 354 P.N., des signaux en croix à cataphotes représentant 25 000 dollars. Le personnel que ces installations rendra disponible sera reporté sur d'autres P.N., pour en renforcer le gardiennage, de sorte qu'il n'en résulte aucune liquidation d'agents.