

Revue générale des chemins de fer (1924)

I Revue générale des chemins de fer (1924). 1935/09.

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.

l'installation de 81 nouveaux postes, le remaniement de 5 postes existants, l'équipement du triage de Ploesti et le cantonnement automatique par signaux lumineux sur 150 km de double voie, où la circulation est particulièrement chargée.

— (3 Mai 1935). — *Equipement de la gare de Liverpool Street en machines à billets.*

Depuis le 1^{er} Mai, la gare de Liverpool Street (L. N. E. R.), à Londres, possède un bureau entièrement équipé au moyen de machines à billets.

Cet équipement consiste en sept machines actionnées électriquement, fabriquées par la Westinghouse Ticket Machine Co Ltd, pouvant imprimer et enregistrer 3 040 séries différentes de billets.

Deux de ces machines sont à fonctionnement rapide et peuvent délivrer seulement 20 séries de billets. Elles sont commandées par un clavier du genre de celui des machines à écrire, dont chaque touche correspond à une série de billets. L'impression des billets s'effectue dans un carter spécial pour chaque série. L'émission a lieu d'une façon ininterrompue tant qu'on appuie sur la touche correspondante. Les billets, dès qu'ils sont imprimés, sont recueillis par un petit tapis roulant qui les amène au guichet.

Les autres machines sont du type à chariot et à magasin de clichés analogue à celui décrit dans la note de M. LEGOUX, dans le n° d'Avril 1932 de la *Revue Générale*.

Quatre machines contiennent 500 clichés et la cinquième 1 000.

Trois de ces machines sont alimentées par des rouleaux de carton, dans lesquels elles découpent automatiquement les billets au fur et à mesure de leur délivrance. Pour les deux autres, l'employé doit y introduire des tickets en blanc découpés à l'avance.

L'aménagement du Bureau a nécessité sa transformation complète. Il a reçu une façade entièrement vitrée et a été débarrassé des armoires, casiers et composteurs qui l'encombraient antérieurement.

Chaque billet délivré est inscrit par la machine sur une bande en double exemplaire dont l'un sert à l'agent pour sa comptabilité et l'autre reste comme contrôle dans la machine.

Railway Signaling (Avril 1935). — *La signalisation pour les trains à grande vitesse.*

La création de trains légers, à traction Diesel et à carénage aérodynamique et l'accélération des trains à vapeur, qui peuvent atteindre 150 km/h et même davantage, nécessitent une révision de la signalisation au point de vue des distances d'arrêt.

Le même problème se pose, d'ailleurs, pour les trains lourds de voyageurs et de marchandises dont la vitesse augmente également et peut atteindre 100 km/h.

Les réseaux américains, sur les lignes où de telles accélérations sont possibles, réajustent leur signalisation de manière à porter la distance d'arrêt à 2 000 ou 2 500 m. Sur les parcours où la densité des trains n'est pas très forte, il suffit d'espacer en conséquence les signaux, en continuant à leur faire donner trois indications seulement. Mais sur les parcours où le trafic nécessite des sections courtes et où la distance d'arrêt nécessaire pour les vitesses élevées ne peut être obtenue qu'en faisant donner l'avertissement par plusieurs signaux successifs, il est nécessaire d'introduire une quatrième indication, de manière à éviter de la part de mécaniciens des erreurs d'interprétation qui pourraient avoir de graves conséquences.

La signalisation routière des passages à niveau doit être également revue, de manière à maintenir le délai de 20 secondes pour l'avertissement de l'approche des trains.

A l'heure actuelle des modifications dans le sens ci-dessus sont exécutées ou vont l'être sur les parcours ci-après :

- sur le Pennsylvania, entre New-York et Washington,
- sur le Milwaukee, entre Milwaukee et Mayfair et entre Milwaukee et Saint-Paul,
- sur le Burlington, entre Chicago et Saint-Paul, via Aurora,
- sur le Chicago and North Western, entre Chicago et Saint-Paul, via Milwaukee.

Die Reichsbahn (17 Avril 1935). — *La transformation des livrets et indicateurs de la Reichsbahn.*

Depuis trois ans, la Reichsbahn a introduit une série d'innovations et d'améliorations dans la présentation de ses livrets de marche et de ses indicateurs d'horaires, savoir :

- réunion dans un même document de toutes les relations à grande distance, qui précédemment étaient contenues dans des documents préparés séparément par chaque Direction régionale. L'ancien procédé nécessitait, chaque année, l'impression de 1 100 pages ; ce chiffre est maintenant ramené à 144, ce qui représente une sérieuse économie.
- révision du numérotage des tableaux horaires des différentes lignes, en n'ayant qu'une série de numéros