

Revue générale des chemins de fer (1924)

Revue générale des chemins de fer (1924). 1937/09/01.

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.

ce qui représente une régression de 10,1 %. Le nombre de tonnes-km a lui-même diminué de 15,8 %.

Les recettes ont fléchi de 9,9 % : 168 080 291 f en 1935, 151 379 974 en 1936.

II. — DÉPENSES

Les chemins de fer suisses ont pu poursuivre en 1936 leur politique d'économie.

En exécution du II^e programme financier, entré en vigueur le 1^{er} février 1936, les traitements, salaires et indemnités du personnel ont été diminués dans une proportion allant de 4 à 14 %. Compte tenu de la diminution des effectifs, les dépenses de personnel ont été réduites de 14,1 millions de f par rapport à 1935, soit 7,1 %.

D'autre part, les chemins de fer suisses s'efforcent depuis de nombreuses années d'adapter exactement le service des trains au trafic. L'exercice 1936 a, de ce chef, bénéficié d'économies intéressantes. Citons particulièrement la réduction de dépenses qu'a permis d'enregistrer l'extension de l'électrification du réseau.

Au total, les dépenses de l'exploitation se sont abaissées de 240 337 181 f en 1935 à 224 727 854 f, soit une diminution de 6,4 %.

III. — RÉSULTATS DE L'EXERCICE

Résultats de l'exploitation. — Le compte d'Exploitation, y compris notamment les recettes et les dépenses diverses, s'est soldé par un excédent de 66 638 179 f, inférieur de 10,5 % à celui de 1935, qui avait atteint 74 438 653 f.

Le coefficient d'exploitation est passé de 76,35 % en 1935 à 77,13.

Résultats financiers. — Les résultats financiers, tels que les traduit le compte de Profits et Pertes, s'établissent ainsi qu'il suit :

— les recettes totales, compte tenu, en plus de l'excédent des recettes de l'exploitation des chemins de fer, du produit des entreprises accessoires, des recettes diverses et des prélèvements sur fonds spéciaux, ont été de 95 348 108 f.

— les dépenses totales, comprenant, outre les pertes sur l'exploitation de certaines entreprises accessoires, les amortissements et charges financières, se sont élevées à 163 028 483 f.

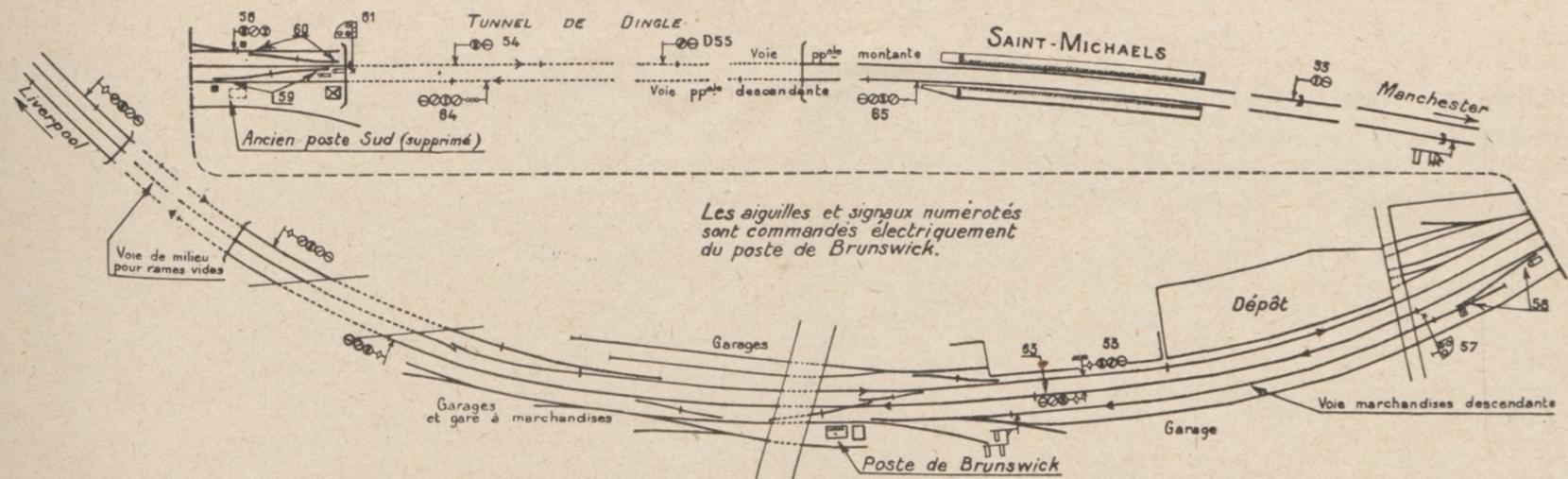
Les chemins de fer suisses ont, en définitive, enregistré en 1936 un déficit de 67 680 375 f, supérieur de 9 millions environ, soit de 15,2 %, à celui de 1935.

LA TRANSFORMATION DU POSTE DE BRUNSWICK SUR LES CHESHIRE LINES

The Railway Gazette, dans son numéro du 2 Avril 1937, a décrit les modifications mises en service à la fin de Février

dernier à Brunswick, à 2,5 km de la gare Centrale de Liverpool, sur les Cheshire Lines.

Fig. I.



La fig. I représente schématiquement la disposition des voies en cet endroit. La ligne de Liverpool à Manchester est très chargée. La vitesse des trains dans la zone qui nous occupe est limitée à 40 km/h en raison de la courbe accentuée des voies. La signalisation est lumineuse et le cantonnement des trains est assuré par circuit de voie.

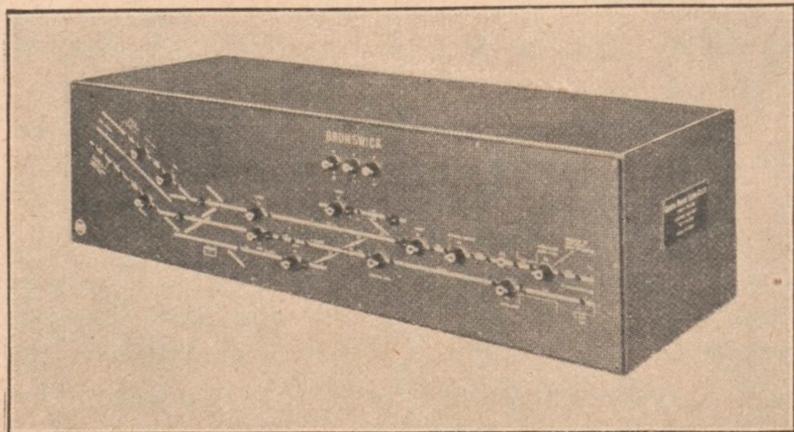
Dans la situation préexistante, il y avait deux postes, appelés « Nord » et « Sud ». Le poste Sud, qui contenait 22 leviers, vient d'être supprimé et la commande de sa zone a été reportée dans le poste Nord, dénommé désormais « poste de Brunswick ».

Les appareils, manœuvrés à distance par commande électrique, sont indiqués par des numéros sur la fig. I. Les autres appareils continuent à être actionnés mécaniquement.

La zone commandée électriquement comprend notamment l'entrée par aiguille en pointe sur une voie de circulation marchandises descendante et la liaison des voies principales avec le dépôt. La commande de cette zone a été réalisée au moyen d'un panneau du système « NX », représenté sur la fig. 2. Ce panneau, qui mesure 1,05 m de long et 0,30 m de haut, est installé au milieu et au-dessus du râtelier des leviers mécaniques.

Dans le système « NX » (ces lettres représentent les mots « ENtrance = entrée » et « EXit = sortie »), le tracé d'un itinéraire est déterminé par son point d'entrée et son point de sortie. Le panneau de commande porte sur sa face antérieure le dessin schématique de la zone du poste; sur ce schéma, chaque point d'entrée d'itinéraire présente une clé dont la tête porte une flèche indiquant le sens auquel s'adresse

Fig. 2.



le signal correspondant; chaque point de sortie est marqué par un bouton-poussoir. Pour tracer un itinéraire, l'aiguilleur commence par tourner la clé d'entrée dans le sens voulu, puis il appuie sur le bouton de sortie. Chaque clé présente, en outre, un voyant lumineux dont l'extinction indique soit l'extinction même du signal, soit une discordance entre les indications de celui-ci et la position de la clé; la position des aiguilles est contrôlée par des indicateurs à voyant. Les sections de circuit de voie sont contrôlées par de petites lampes rouges. Enfin, de petites lampes blanches placées près de chaque aiguille indiquent, par leur illumination, que celles-ci sont verrouillées et ne peuvent être manœuvrées. Des

boutons-poussoirs marqués « R », placés sur le panneau auprès de certaines aiguilles, permettent de libérer celles-ci de leur verrouillage pour faciliter l'exécution de certaines manœuvres.

Les mouvements du dépôt vers les voies principales et inversement font l'objet de dispositions spéciales qui tiennent compte de la difficulté des communications entre le poste et les mécaniciens. En temps normal, le dépôt est isolé des voies principales et les machines ont libre accès du dépôt au cul-de-sac pour effectuer des manœuvres. A cet effet, la clé 56, qui correspond au signal de même numéro (Fig. 1) est tournée vers le cul-de-sac et le signal correspondant est au jaune. Si l'aiguilleur doit faire refouler une machine de la voie principale montante vers le dépôt, il replace la clé 56 en position normale, ce qui ferme le signal. Une sonnerie puissante se met alors à tinter pendant 30 secondes, ce qui avertit les mécaniciens du dépôt de faire place pour une réception. Ce laps de temps écoulé, l'itinéraire de rentrée peut être tracé en tournant la clé 61 et en appuyant sur le bouton correspondant au dépôt.

Lorsqu'une machine est prête à sortir du dépôt, le mécanicien en prévient l'aiguilleur par téléphone. Si rien ne s'oppose à la sortie, l'aiguilleur remet la clé 56 en position normale, puis la tourne à nouveau vers la droite en appuyant ensuite sur le bouton de la voie principale montante. Le signal 56 s'efface alors en même temps que s'allume un tableau présentant la lettre M (« Main = principale »). Un tableau lumineux analogue double le signal de manœuvre 61 et peut présenter soit la lettre G (« Goods = marchandises »), soit la lettre M (« Main = principale »), soit la lettre S (« Siding = garage »), suivant l'itinéraire donné par l'effacement du signal 61.

VINOT,

Ingénieur Principal,
Chef du Service des Études de l'Exploitation
des Chemins de fer de l'Est.

LE NOUVEAU BÂTIMENT DE LA GARE DE DÜSSELDORF

Die Reichsbahn, dans son numéro du 5 Mai 1937, a décrit le nouveau bâtiment des voyageurs de la gare de Düsseldorf, dont la mise en service a été terminée le 4 Novembre 1936.

Cet édifice est le plus important de ceux (au nombre d'environ 80) dont la construction fait l'objet d'un programme d'ensemble sur la Reichsbahn.

L'élaboration du projet du bâtiment de Düsseldorf a été laborieuse, en raison de la place limitée dont on disposait pour réaliser les agrandissements nécessités par le trafic, tout en maintenant un espace suffisant devant la gare.

La figure 3 représente la façade extérieure du nouveau bâtiment. La nouvelle gare occupe tout le côté Est de la place.

Fig. 3

