

# Revue générale des chemins de fer (1924)

Revue générale des chemins de fer (1924). 1935/03.

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).

Les nouvelles voitures Sperry automotrices sont munies de moteurs à essence de 220 ch avec transmission électrique. Elles peuvent rouler à 64 km/h.

L'installation destinée à lancer le courant électrique est montée à l'*A* du bogie *N*, l'appareil détecteur étant placé sur le bogie *R*.

Avec les anciennes voitures, on opère de la façon suivante : on forme un train de trois voitures, la première motrice, les deux autres formant remorques. La première remorque est seulement équipée pour lancer le courant dans le rail, tous les appareils détecteurs et enregistreurs sont enlevés et la voiture sert de cuisine. La seconde remorque tient lieu uniquement de voiture de mesures.

**Diesel Railway Traction** (*Supplément de The Railway Gazette du 2 Novembre 1934*). — *Résultats d'exploitation des automotrices Diesel électriques en Espagne.*

Depuis 1928, trois automotrices Diesel électriques de 200 ch fournies par Beardmore assurent le service voyageurs sur la ligne à voie d'un mètre Pampelune Saint-Sébastien (parcours annuel moyen 140 000 km). La dépense moyenne d'exploitation a été de 0,491 peseta par km pour l'huile de graissage, le mazout et le salaire des agents et de 0,0626 peseta par km pour l'entretien et les révisions périodiques soit au total 0,5536 peseta par km.

Le coût d'une grande réparation est de 2 300 pesetas soit 0,0192 pes. par km en prenant comme moyenne de parcours entre deux grandes réparations 120 000 km.

**Railway Gazette** (12 Octobre 1934). — *Poste d'enclenchements électriques en Norvège.*

A la gare de l'Est, à Oslo, trois postes d'enclenchements mécaniques ou électro-mécaniques ont été remplacés par un poste électrique comptant 150 leviers, dont 122 sont utilisés pour commander 48 signaux et 74 aiguilles, le surplus étant réservé.

La signalisation est de deux types différents suivant qu'elle s'adresse aux trains en circulation ou aux manœuvres. Les signaux qui s'adressent aux trains en circulation sont à feux de couleur ; de tels signaux existent seulement, pour les départs, à la tête des trottoirs, et pour les arrivées, à l'entrée de la zone du poste. Les signaux s'adressant aux manœuvres consistent en feux blancs qui s'allument deux par deux et peuvent donner trois indications suivant l'inclinaison (verticale, à 45° ou horizontale) de la ligne sur laquelle ils sont placés. Ces derniers signaux sont installés en tous les points où leur présence est justifiée par les besoins des manœuvres. Lorsqu'un itinéraire est tracé pour un train, tous les signaux de manœuvre situés sur cet itinéraire sont en position de voie libre (feux blancs sur une ligne verticale).

Toute la zone du poste est équipée en circuit de voie à courant alternatif ; tous les itinéraires sont assujettis au verrouillage de transit, mais avec des coupures permettant aux manœuvres de s'effectuer avec le maximum de liberté. Tous les circuits de voie sont à rail unique.

**Railway Mechanical Engineer** (Octobre 1934). — *Locomotives Diesel électriques de 600 ch pour le service de manœuvres.*

Le chemin de fer de ceinture de Chicago a en service une locomotive de manœuvres, Diesel électrique type B-B, qui présente les caractéristiques suivantes :

Longueur totale entre attelages.....	12,25 m	Poids total de la locomotive.....	90 t
Largeur totale .....	3,130 m	Poids du moteur, des génératrices et de la plate-forme .....	22,2 t
Hauteur au-dessus du rail.....	4,380 m	Poids d'un bogie avec moteur et frein..	17,4 t
Distance entre pivots de bogies.....	8,310 m	Effort de traction maximum.....	27 t
Empattement d'un bogie.....	2,400 m	Vitesse maxima .....	64 km/h
Diamètre des roues.....	1,015 m		

La locomotive seule s'inscrit en courbe de 15 mètres de rayon.

Une locomotive de même type a été fournie par l'Alco au New-York, New Haven & Hartford Rd, au Lehigh Valley Rd, au Boston & Maine Rd et huit au Lackawanna Rd.

Ces machines sont munies d'un moteur Diesel à 6 cylindres de 600 ch à 700 tours/mn type Mc Intosh & Seymour Corporation. Les cylindres ont 318 × 332 mm. Ce moteur pèse 15,8 t, soit 17,5 % du poids total de la locomotive. Sa consommation est de :

0,185 kg par ch./h au frein à pleine charge,	
0,190 kg	d° à 75 %
0,210 kg	d° à 50 %

L'article donne quelques résultats de consommation en service.