

# Revue générale des chemins de fer (1924)

Revue générale des chemins de fer (1924). 1929/04.

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).

ont en général conduit à des prix trop élevés. Néanmoins, on peut espérer voir se développer pratiquement l'emploi des traitements thermiques et de l'acier à teneur moyenne en manganèse (limite élastique supérieure de près de 25 % à celle de l'acier Martin, moins d'usure aux extrémités des rails et dans les courbes, réduction des ruptures de rails et surtout de celles provenant des fissures internes).

2° Usure des extrémités des rails. — Elle dépend presque entièrement de l'entretien des joints, qui doivent être suffisamment serrés. Le rechargement à la soudure des extrémités usées est pratiqué par la plupart des Compagnies et se développe.

3° Pose des rails en hiver. — Elle peut être comparée sans grand désavantage à la pose en été au point de vue de la qualité du travail et de son prix.

4° Lit de voie en ciment (1). — Les essais poursuivis sur le « Père Marquette » Railway sont encourageants. Après 21 mois de service, la voie est restée bien unie. Il y a très peu d'usure par battage des extrémités des rails mais un peu d'usure sur la face horizontale des rails à une dizaine de centimètres du rail d'arrivée qui se trouve après le joint. Cette dépression s'étend sur 25 à 40 cm.

Le ciment ne semble pas s'user au-dessous des rails qui reposent directement sur lui.

5° Organisation des équipes d'entretien. — On fait actuellement des essais consistant à augmenter le personnel des équipes d'entretien et à leur donner une section de voie deux fois plus longue, mais il est difficile de trouver des chefs d'équipe auxquels on puisse confier des équipes un peu importantes. On a proposé d'essayer la méthode employée en France dans laquelle est constituée une grande équipe mobile pour les travaux importants ; la surveillance et les petits travaux étant laissés à de petites équipes divisionnaires.

6° Manutention des matériaux d'entretien. — Il arrive que le transport des matériaux pour l'entretien de la voie gêne sérieusement le trafic courant. Certaines Compagnies transportent ces matériaux par route. Les draisines à moteur avec ou sans remorque sont employées très avantageusement pour rassembler les matériaux et les distribuer aux points d'utilisation.

— (22 Novembre 1928). — *Agrandissement de la gare centrale de St-Louis (U.S.A.)*.

Cette gare était déjà l'une des plus grandes gares de voyageurs du monde. Elle comprenait 32 voies. Les travaux actuels vont porter ce chiffre à 42, en vue d'un trafic qui s'élève en moyenne à 260 trains par jour et atteint jusqu'à 45 trains dans une heure.

La description de la nouvelle gare est donnée avec schémas à l'appui.

*Railway Age* (6 Octobre 1928). — *Signalisation à commande centralisée sur une section de ligne* (2).

Le « Père Marquette » Railway vient d'installer un système de signalisation à commande centralisée sur une section de 32 km de voie unique entre deux sections de double voie ; la mise à double voie de cette section aurait coûté 750 000 dollars, le dispositif, adopté n'est revenu qu'à 160 000 dollars et si, dans plusieurs années, il devient nécessaire de doubler la voie, le système de signalisation installé pourra être maintenu sans grande transformation.

Un seul agent commande, d'un poste situé à une extrémité de la section, tous les signaux et aiguilles, dans des conditions indiquées au cours de l'article cité, avec schéma de la ligne et photographies à l'appui.

---

(1) Voir *Revue Générale*, N° d'Août 1928, page 256.

(2) Voir *Revue Générale* N° de Juillet 1928, page 159.