

Revue générale des chemins de fer (1924)

I Revue générale des chemins de fer (1924). 1936/01.

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.

Après agrandissement, cette gare comportera trois quais pour la Stadtbahn et deux quais pour les grandes lignes.

Les travaux sont poussés activement, en prévision de l'afflux de trafic qu'occasionnera l'Olympiade de 1936. La dépense est évaluée à environ 15 millions de R. M.

Rivista tecnica delle Ferrovie Italiane (Août 1935). — *La signalisation des chemins de fer*, par M. le Docteur-Ingénieur GIUSEPPE BALDI.

Cet article, de 35 pages, est la reproduction du mémoire qui a été classé premier au quatrième concours pour le prix Mallegori.

Ci-après analyse très succincte de cet important travail :

— enclenchements par serrures ; manœuvre à distance et contrôle ; manœuvre électrique ; dispositif permettant le talonnement des aiguilles munies d'un appareil de calage, moyennant la désolidarisation des deux lames ;

— enclenchements mécaniques et électriques ; avantages de ces derniers pour le contrôle impératif permanent ;

— dérangements et manières dont on peut pallier les conséquences des ruptures ou des mélanges de circuits ; intérêt qu'il y a à alimenter les divers circuits par des sources distinctes ;

— circuit de voie ; immobilisation des aiguilles ; block automatique ; signaux à éclairage électrique,

signaux lumineux de jour comme de nuit ; allumage par approche ;

— commande à distance des aiguilles et signaux ; commande centralisée sélective ; commande à deux et trois fils ;

— double commande d'aiguilles éloignées du poste et fréquemment utilisées par des manœuvres ;

— appareils à aiguilles élastiques, permettant la suppression de la commande et du contrôle ;

— arrêt automatique des trains et répétition des signaux sur les machines ;

— commande continue des trains à deux, trois et quatre vitesses ;

— bref aperçu sur les gares de triage et sur les freins de voie.

Ferrocarriles y Tranvias (Septembre 1935), — *Le premier autorail de la Compagnie Madrid Saragosse-Alicante*.

Le 25 Septembre dernier, la Compagnie Madrid-Saragosse-Alicante a inauguré son premier autorail par un voyage officiel de Madrid à Tolède et retour. Le trajet de 90 km fut effectué, sans arrêt intermédiaire, en 55 minutes, soit à une vitesse moyenne de 100 km/h.

Cet autorail a 23 m de long et offre 80 places assises. Il est mû par un moteur Diesel-Maybach de 410 ch, à transmission électrique Brown-Boveri. Il est prévu comme pouvant circuler à 120 km/h. Son chauffage, en hiver, sera assuré par une chaudière indépendante à mazout.