

Revue générale des chemins de fer (1924)

Revue générale des chemins de fer (1924). 1937/11/01.

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.

BIBLIOGRAPHIE

Le Sud - Ouest Économique (Mars-Avril 1937).

Le Sud-Ouest Économique consacre périodiquement des numéros spéciaux à la description des plus importantes nouveautés techniques ou industrielles du Sud-Ouest, permettant ainsi à ses lecteurs de suivre le développement des principaux organismes de la région.

Le numéro (Mars-Avril) dont il est ici question fait suite à celui, paru en 1933, qui avait donné les programmes généraux d'électrification du P.O. et du Midi et expose l'état d'avancement des travaux. Il est préfacé par une note d'ensemble sur les grands travaux de M. Charlot, Président du Conseil Supérieur des Chemins de fer et comprend notamment, sous la signature de M. Barillot, Chef du Service Électrique (Matériel et Traction) du P.O.-Midi, une étude complète de l'usine de Marèges : les ouvrages de génie civil, et principalement la célèbre « voûte de Marèges » ; l'équipement électrique et mécanique, sont décrits succinctement mais avec beaucoup de précision, dans cette étude, qui est d'ailleurs largement illustrée. On trouve ensuite une note due à M. Villeneuve, Chef adjoint du Service Électrique (Matériel et Traction) du P.O.-Midi et où sont décrites les installations réalisées pour l'électrification des importantes sections Vierzon-Brive (300 km) et Montauban-Sète (270 km), toutes deux à double voie et exploitées en traction électrique depuis 1935. Enfin, M. Petitmengin, Sous-Chef du Service Électrique (Matériel et Traction) du P.O.-Midi, a exposé rapidement les principales données de l'électrification, en cours de réalisation, de la section Tours-Bordeaux (347 km).

Parallèlement à ces trois études, on trouve dans le même numéro une note sur l'électrification de la ligne Paris-Le Mans ; cette note, très complète, donne tous les renseignements désirables sur l'ensemble des installations.

La nouvelle constitution de la Reichsbahn, d'après la loi du 10 Février 1937 (Zeitung des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, 20 Mai 1937).

Les Chemins de Fer des Etats confédérés allemands étaient, en Avril-Mai 1920, devenus les « Chemins de fer du Reich », sous l'administration immédiate du Reich

(Ministère des Transports) et le contrôle du Parlement.

En Novembre 1923, les Chemins de fer allemands furent constitués en une « entreprise », dénommée la « Reichsbahn », ayant une personnalité juridique et sa gestion propre. Toutefois, le Ministre des Transports était Directeur Général et la haute administration faisait partie du Ministère.

En Octobre 1924, l'entreprise fut transformée en une Société, la « Deutsche Reichsbahn Gesellschaft » ayant son Directeur Général et son Conseil d'Administration. Les employés dépendaient directement de cette Société.

Depuis le 12 Février 1937, ce n'est plus une Société. Sous le nom de « Deutsche Reichsbahn », c'est maintenant une Administration ressortissant au Ministère des Transports. Le Ministre des Transports exerce les fonctions de Directeur Général. L'ancien Conseil d'Administration devient un Comité Consultatif auprès de la Reichsbahn. Les employés sont des fonctionnaires du Gouvernement.

V.

La signalisation des Chemins de Fer, Tome II, Théorie et pratique des enclenchements, par M. Pavie, Ingénieur honoraire des Chemins de fer de l'État.

Dans son Numéro du 1^{er} Octobre 1936, la Revue Générale a mentionné un ouvrage sur la signalisation des Chemins de fer, dont le tome I^{er} était alors présenté par M. Walter. Le tome II^e du même ouvrage vient d'être produit par M. Pavie. Ce volume expose la question des enclenchements sous une forme particulièrement claire et attrayante. Il comporte deux parties : la 1^{re}, relative à la théorie des enclenchements, rappelle les principes de leur emploi, leurs notations diverses, leur réalisation et leur composition. La 2^e partie, qui se rapporte à la pratique des enclenchements, traite de l'établissement des programmes, de leur matérialisation en cabine et des vérifications expérimentales.

Ce livre convient bien aux débutants, à qui il facilitera l'initiation aux enclenchements ; les techniciens y trouveront un résumé des connaissances actuelles sur la science des enclenchements et l'art de l'enclencheur.

Étude théorique de la marche d'un train. Résolution graphique du cas de la traction avec moteurs à vitesse constante à l'aide d'un nomogramme à points alignés (Revue Générale de l'Électricité, 23 Janvier 1937).

L'auteur, après avoir mis le problème en équation, montre comment on peut construire un nomogramme à points alignés en donnant une solution graphique. Cet abaque sera utile pour étudier un avant-projet de ligne électrifiée exploitée par tracteurs, dont les moteurs, en régime, tournent à une vitesse constante. Connaissant quatre des quantités suivantes : accélération de démarrage, accélération de freinage, vitesse de régime, longueur du trajet, durée du trajet, il permettra de déterminer la cinquième avec une approximation très satisfaisante.

H.

Universal Directory of Railway Officials and Railway Year Book (Tableaux du personnel des Chemins de fer du monde et Annuaire des Chemins de fer) 1937-1938.

Un vol. de 604 pages 14 x 21 ; relié toile, à Londres, The Directory Publishing Co Ltd, 33 Tothill Street, Westminster, S.W. 1. Prix 20 s. net.

Créé en 1895, cet Annuaire, qui paraît au mois de Juin de chaque année, atteint, par conséquent, sa 43^e édition.

Les 390 premières pages contiennent la liste des Agents Supérieurs des Chemins de fer de tous les pays du monde, classés dans l'ordre suivant : Grande-Bretagne, Irlande, Empire Colonial britannique et Dominions, pays étrangers où la Grande-Bretagne a d'importants intérêts, autres pays.

Viennent ensuite des documentations de diverses natures, statistiques, historiques et bibliographique et, notamment une liste chronologique des faits les plus saillants de l'histoire des Chemins de fer, qui, introduite, pour la 1^{re} fois, dans l'édition précédente, a reçu un développement plus grand cette année.

Parmi les renseignements les plus intéressants et dont la mise à jour a fait l'objet d'un soin spécial, nous citerons :

— le développement de la traction électrique à travers le monde,