

Revue générale des chemins de fer (1924)

Revue générale des chemins de fer (1924). 1936/03.

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.

Une application à l'Autorail du gazogène à charbon de bois. — Le Réseau de l'État français vient de transformer l'une de ses automotrices S.O.M.U.A. à 75 places équipées d'un moteur à huile lourde, en substituant à ce dernier un moteur Panhard de 215 ch, alimenté par un gazogène à charbon de bois.

Cette expérience avait pour objet d'éprouver les possibilités du gaz pauvre en traction sur rail. L'intérêt d'un tel essai est manifeste au point de vue national et économique.

La modification de l'automotrice a consisté à installer en bout et à l'extérieur du véhicule un gazogène à combustion renversée avec trémies pouvant emporter 200 kg de charbon, le moteur étant placé à l'autre extrémité, sur l'ancienne transmission.

Entre le gazogène et le moteur sont disposés, sous le châssis du véhicule, un faisceau tubulaire refroidissant les gaz pendant la marche, puis quatre épurateurs contenant des filtres en toile de coton, auxquels est adjoit un filtre métallique de sécurité.

L'allumage du gazogène s'effectue en 10 minutes, à l'aide d'un ventilateur auxiliaire. Le moteur, une fois démarré, aspire lui-même les gaz, dont l'arrivée est réglée par le conducteur en même temps que l'ouverture de la prise d'air aboutissant au mélangeur. En dehors de cet organe faisant office de carburateur, et du taux de compression, le moteur ne se distingue pas d'un moteur à essence.

Les caractéristiques sont les suivantes :

— 12 cylindres en V 120 × 160, sans soupapes.	à l'essence	au gaz pauvre
— taux de compression	5,5	8,5
— puissance nominale	300 ch	215 ch
	à 1 600 tours/mn	à 1 730 tours/mn
— Consommation en charbon de bois ordinaire....	400 g au ch/h.	

L'autorail ainsi équipé réalise la vitesse de 105 km/h en palier. Il assure le service des journaux de Paris au Mans (211 km) avec 5 t de charge et 6 arrêts réguliers, à une vitesse commerciale de 85 km/h. La consommation moyenne en charbon provenant de la transformation des vieilles traverses de la voie est d'environ 75 kg aux 100 km.

Une présentation officielle a eu lieu le 17 Février sur le parcours de Paris à Chartres.

Le relèvement des tarifs marchandises de la Reichsbahn. — A partir du 20 Janvier 1936, les tarifs marchandises de la Reichsbahn ont été relevés de 5 %, pour lui permettre de faire face plus facilement aux dépenses occasionnées par les améliorations de diverses natures apportées aux services voyageurs et marchandises (amélioration des horaires, autorails, réduction des escales dans les triages, construction de gares nouvelles, accroissement de la sécurité...), malgré les diminutions sensibles des recettes par voyageur-km et par tonne-km et malgré le prélèvement de 9 % sur les recettes brutes au profit de l'État.

Un emprunt de 500 millions de R M est bien en cours d'émission, mais il n'en reviendra qu'un cinquième à la Reichsbahn, le reste étant destiné à sa filiale pour les transports routiers.

L'augmentation ne frappera pas les denrées de première nécessité, pour éviter un renchérissement de la vie.

Aucune augmentation n'est prévue ni pour les voyageurs ni pour les colis express.

Une nouvelle signalisation automatique sur la Stadtbahn de Berlin. — Sur une section de la Stadtbahn, un nouveau système de cantonnement automatique par circuit de voie vient d'être mis à l'essai. Il ne nécessite aucun relais et le seul organe mobile est le moteur actionnant le dispositif d'arrêt automatique des trains. Les signaux sont à feux de couleur, alimentés ainsi que le circuit de voie par du courant triphasé. Les lampes sont branchées sur les différentes phases, au moyen de circuits accordés de manière que le fonctionnement de l'arrêt automatique fasse apparaître les indications d'avertissement ou de voie libre, lorsque les conditions requises sont satisfaites.