

# Revue générale des chemins de fer (1924)

Revue générale des chemins de fer (1924). 1937/03/01.

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](mailto:reutilisationcommerciale@bnf.fr).

## LE NOUVEAU POSTE DE WATERLOO, A LONDRES

Dans son Numéro de Novembre dernier, la **Revue Générale** a donné un aperçu des importantes améliorations apportées

par le Southern Railway aux approches de son terminus de Waterloo. La dernière étape de ces travaux a été la mise en service, le 18 Octobre, du nouveau poste de la gare de Waterloo, décrit dans le Numéro du 13 Novembre 1936 de **The Railway Gazette**.

Fig. 6.

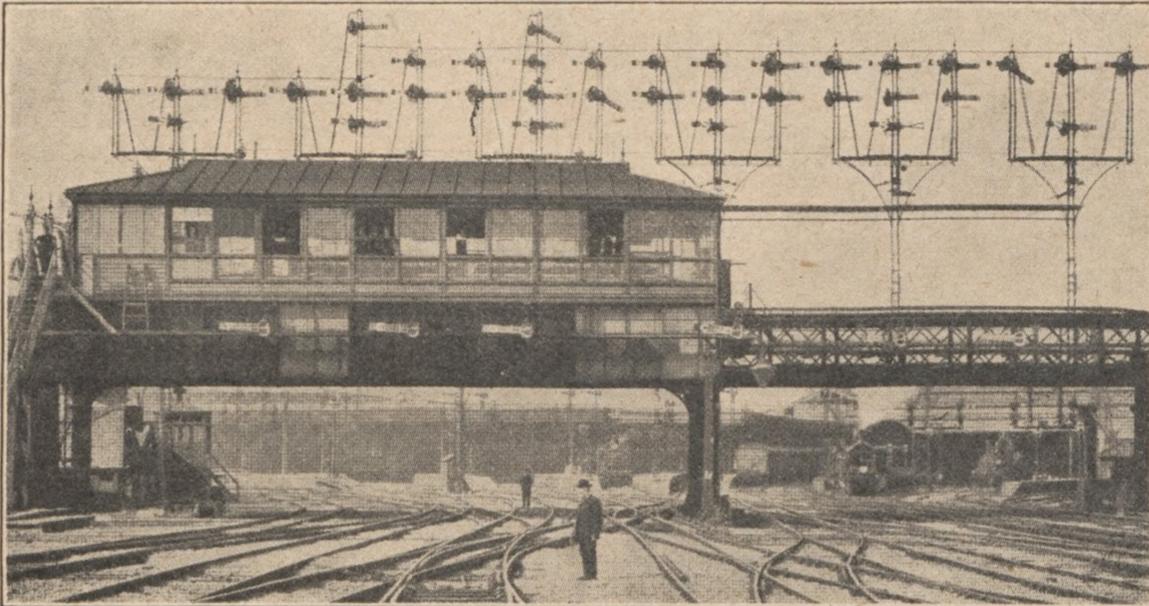
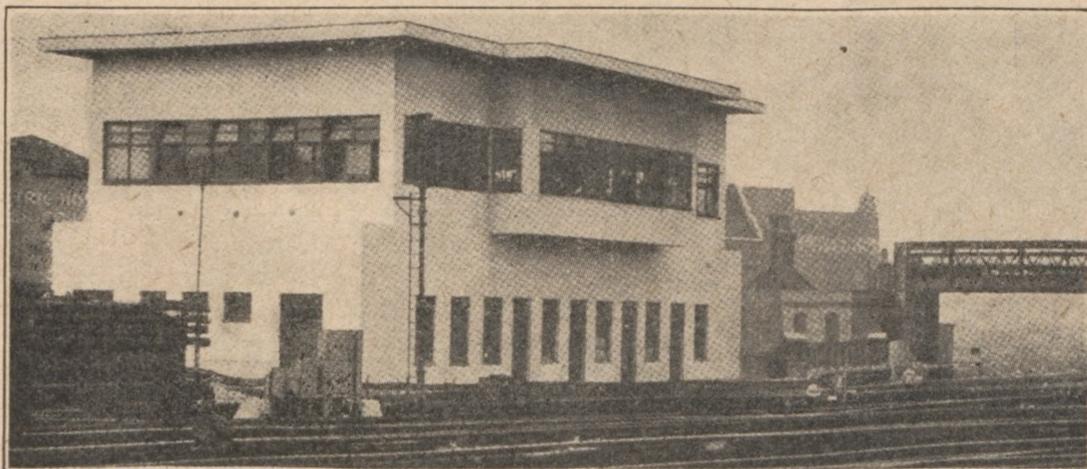


Fig. 7.



Fig. 8.



Le nouveau poste est édifié au nord de la zone d'aiguillage de la tête de la gare (voir le schéma qui accompagnait la note parue dans le Numéro de Novembre de la **Revue Générale**); il remplace l'ancien poste A, qui avait 44 ans d'existence et était construit sur passerelle, comme l'indique la figure 6; la figure 7 représente l'intérieur de cet ancien poste.

La zone d'action du nouveau poste s'étend jusqu'à Vauxhall inclus. Construit entièrement en béton armé (Fig. 8), il contient trois tables de manœuvre entièrement électriques, disposées (Fig. 9) parallèlement à ses faces ouest, nord et est (1). La table médiane compte 159 leviers et chacune des tables en retour 75. Les aiguilleurs se tiennent à l'intérieur du fer à cheval ainsi formé. Quatre tableaux répéteurs lumineux sont placés au droit des tables de manœuvre. Chaque section de circuit de voie est contrôlée sur ces tableaux par deux lampes rouges, qui s'allument à l'occupation. Pour chacune des 21 voies à quai, une lampe spéciale, allumée par le Chef de service depuis le trottoir correspondant, indique que le train qui occupe cette voie est prêt à partir; la lampe s'éteint spontanément lorsque le signal commandant le départ est effacé. Le poste est relié par téléphone à 25 points de sa zone d'action. Le circuit de voie est appliqué à la totalité de la zone et compte 153 sections. Au voisinage des heurtoirs, le circuit de voie est renforcé par des barres électriques de dégagement.

Ainsi que cela était indiqué dans le Numéro de Novembre de la

(1) Les dispositions matérielles de ce poste offrent une certaine similitude avec le poste Descubes n° 1 de la gare de Paris-Est mis en service en 1930.

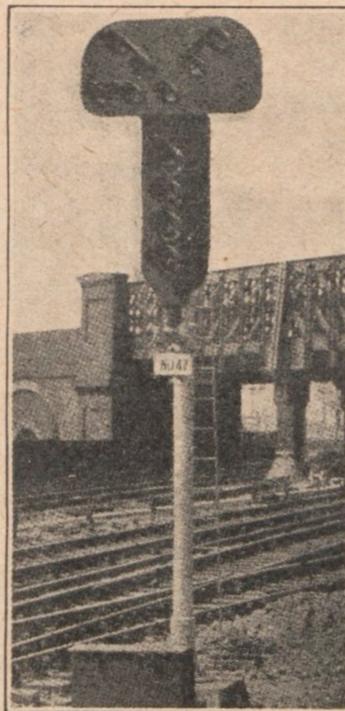
Revue Générale, la signalisation, antérieurement constituée par des sémaphores (Fig. 6), est maintenant lumineuse à feux

Le nouveau poste contient 722 relais et 175 km de fils y ont été employés pour les enclenchements et les circuits élec-

Fig. 9.



Fig. 10.



de couleurs. La figure 10 représente un des nouveaux panneaux-signaux surmonté d'un signal de direction, dont le principe a été décrit dans le même Numéro.

triques; les lignes téléphoniques ont, de leur côté, nécessité 48 km de fils.

V.

## LOCOMOTIVES DE MANŒUVRES DIESEL ÉLECTRIQUES DE 100 TONNES

Le Railway Age du 31 Octobre 1936 donne des renseignements sur les dix locomotives de manœuvres type B-B (Fig. 11) que le New-York, New-Haven & Hartford Rd a fait construire par la General Electric Cy. Cinq de ces locomotives sont munies de moteurs Diesel Cooper-Bessemer, les cinq autres de moteurs Ingersoll-Rand.

Le réseau de N. Y., N. H. & H. Rd s'est proposé de remplacer par des locomotives Diesel électriques ses locomotives à vapeur Y-3 à quatre essieux accouplés, pesant 170 t (dont 100 t de poids adhérent). Il a donné comme programme de construire

Cette condition a conduit à des mesures d'allègement exceptionnelles pour réduire le poids à ce chiffre.

1° On a supprimé la génératrice auxiliaire; la génératrice principale alimente donc les appareils auxiliaires, quelle que soit la vitesse du moteur Diesel. A l'extrême ralenti, c'est-à-dire à 300 tours/mn, la génératrice principale développe encore 40 ch, puissance suffisante pour alimenter tous les appareils auxiliaires.

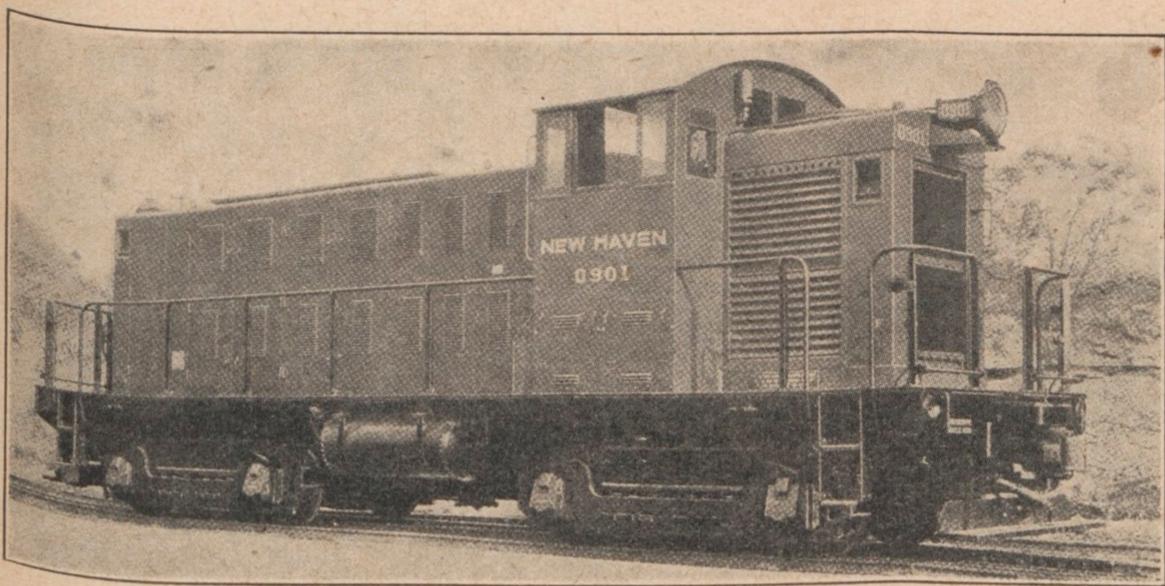
2° On a utilisé des moteurs de traction très légers, tournant à grande vitesse, du type des moteurs de tramways. Ces moteurs attaquent les essieux par un engrenage à double réduction,

3° On a adopté un compresseur très léger, formé de deux petits cylindres opposés et dont la vitesse de marche est beaucoup plus élevée que celle des compresseurs d'usage courant.

4° On a fait un large usage de la soudure, aussi bien pour la caisse que pour les bogies.

Quelques détails des bogies soudés (Fig. 12) sont intéressants. Le châssis de bogie est constitué par des tôles et profilés

Fig. 11.



une locomotive Diesel électrique de même puissance (environ 600 ch) type B-B, dont le poids total ne dépassât pas 100 t.