

Revue générale des chemins de fer (1924)

Revue générale des chemins de fer (1924). 1939/02/01.

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.

LES CHEMINS DE FER A L'ÉTRANGER

MODIFICATION DE LA SIGNALISATION AUX APPROCHES DE LA GARE DE VICTORIA SUR LE SOUTHERN RAILWAY

L'un après l'autre, les terminus du Southern Railway, à Londres, ont été équipés en signalisation lumineuse et en postes électriques. Seule, la gare de Victoria était restée en dehors de ces améliorations.

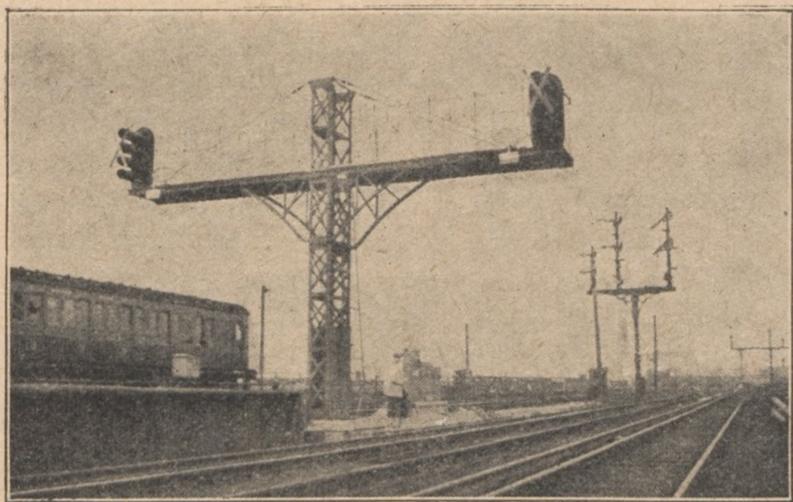
Depuis le 16 Octobre, le programme relatif à cette gare a reçu un commencement d'exécution par l'équipement en signaux lumineux de la zone d'approche, sur environ 3,5 km.

Dans le parcours considéré, qui s'étend de la gare de Victoria à la bifurcation de Pouparts, la ligne est à 4 voies. Sur 1 200 m, entre Battersea Park et Victoria, une cinquième voie est affectée à la circulation des rames vides.

Nous extrayons de « The Railway Gazette » du 21 Octobre 1938 les indications ci-après concernant les nouvelles installations.

L'ancien block-system a été remplacé par le cantonnement automatique avec circuit de voie. La longueur des sections varie entre 350 et 600 m, ce qui oblige à faire annoncer chaque signal de block par les deux panneaux précédents.

Fig. 1



Les panneaux de pleine voie sont, par suite, à 4 indications, savoir :

- 1 feu rouge, arrêt
- 1 feu jaune, annonce du panneau suivant à l'arrêt
- 2 feux jaunes, annonce du panneau suivant à l'avertissement
- 1 feu vert, voie libre.

La figure 1 représente une potence double sur laquelle les panneaux lumineux s'adressant à deux voies parallèles sont installés, non encore en service.

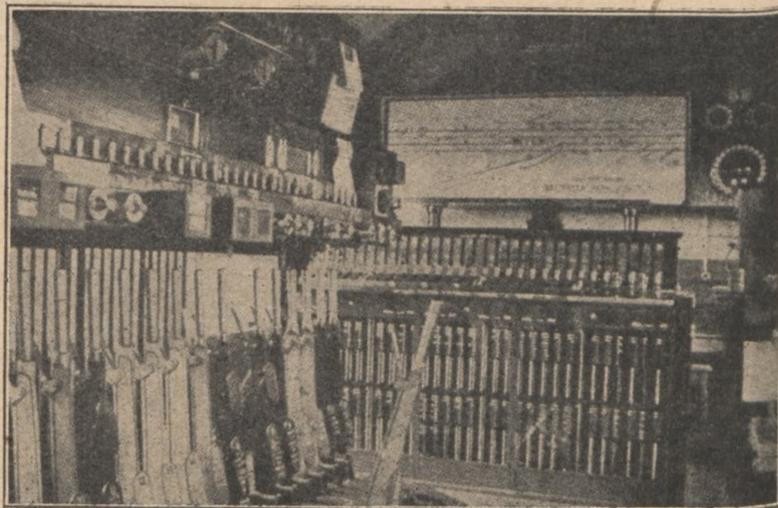
Sur plusieurs points on a conservé le bras sémaphorique pour commander l'arrêt en lui adjoignant un panneau à 3 feux qui donne les autres indications.

Fig. 2



A la bifurcation de Battersea Park, l'entrée des rames vides sur la cinquième voie de circulation est assurée par une aiguille en pointe à laquelle une disposition spéciale est

Fig. 3



appliquée : le signal qui précède cette aiguille est représenté sur la figure 2 et comprend, à côté du panneau normal à

4 feux, un œillette jaune situé légèrement à gauche; pour la réception d'une rame en déviation, le panneau principal donne le feu rouge, mais l'allumage de l'œillette jaune autorise le franchissement à vitesse réduite.

Le poste de Battersea Park, établi sur passerelle en travers des 4 voies, a été transformé et ses leviers mécaniques ont été remplacés par une table de manœuvre entièrement électrique. On voit sur la figure 3 le râtelier des anciens leviers dans la partie de gauche et la nouvelle table, disposée

à angle droit, dans le fond du poste. Les manœuvres nécessitant l'intervention de l'aiguilleur étant assez espacées, on a soulagé le travail de cet agent dans toute la mesure possible en rendant le fonctionnement des signaux complètement automatique pour le passage des trains qui se succèdent sur les voies directes.

VINOT,

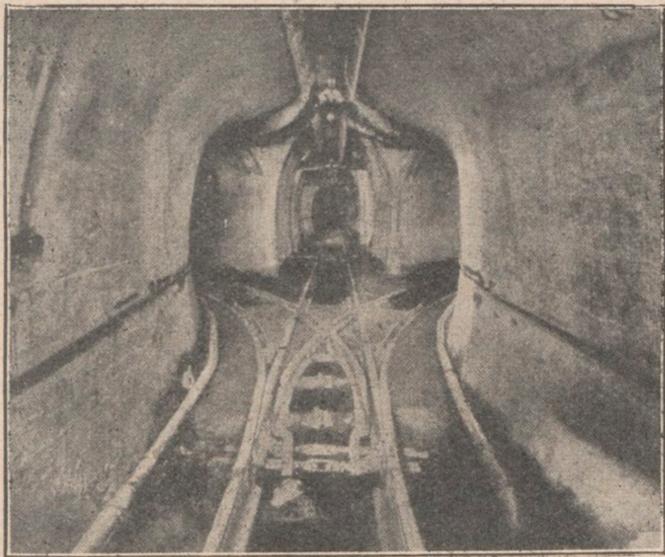
Chef de la Division
des Services Techniques de l'Exploitation
de la Région de l'Est de la S.N.C.F.

LE CHEMIN DE FER SOUTERRAIN DE CHICAGO

Nous extrayons de « Verkehrstechnische Woche » les renseignements ci-après concernant le chemin de fer industriel souterrain de Chicago.

Ce chemin de fer a été conçu dans le but de soulager la circulation dans les rues d'une forte partie des véhicules nécessaires pour les transports de marchandises.

Fig. 4



La construction, entreprise en 1901 par l'Illinois Telephone and Telegraph Company, pour le compte de la ville de Chicago, devait, d'après le marché des travaux, être achevée en 30 ans, mais, en fait, dès 1909, le réseau avait atteint son développement à peu près complet et ne s'est presque plus agrandi depuis. Après plusieurs changements de propriétaire, l'exploitation est, depuis de nombreuses années, entre les mains de deux grandes entreprises: la « Chicago Tunnel Company » et la « Chicago Warehouse and Terminal Company ».

La répartition des rues de Chicago est conçue sur un plan orthogonal. Le réseau souterrain suit le même plan et comprend environ 25 artères dirigées du nord au sud et autant dirigées de l'est à l'ouest. Le nombre des croisements de ces lignes est de 734. La plupart de ces croisements sont munis de raccordements permettant les échanges entre les lignes qui se croisent.

La « Chicago River » qui traverse la ville est franchie onze fois par ce chemin de fer, toujours en souterrain.

Le réseau, qui est exclusivement utilisé pour le transport des marchandises, compte 4 stations ouvertes au public, 26 raccordements d'usines, 16 stations d'enlèvement d'ordures

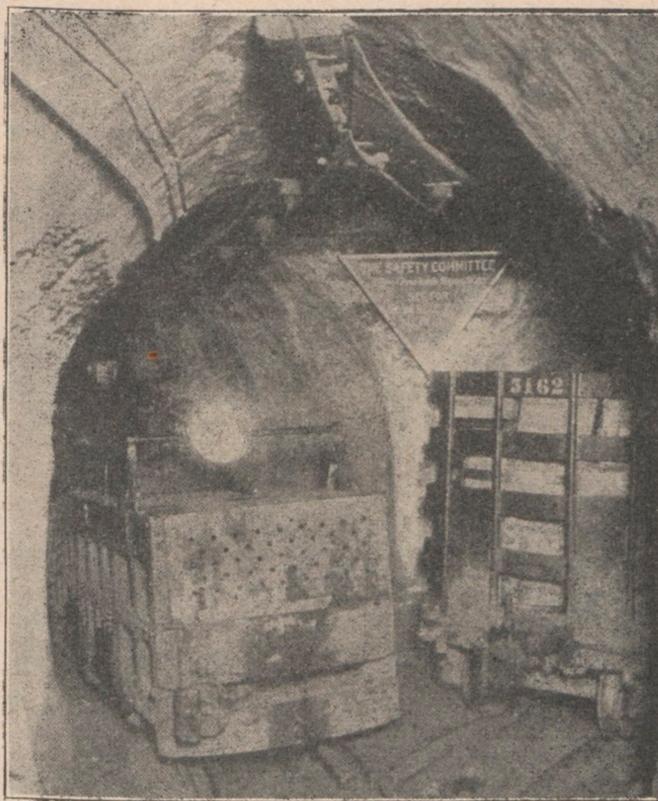
et de nombreuses installations de transbordement et d'échange avec des gares de chemin de fer et des ports. Le chemin de fer industriel n'est nulle part à ciel ouvert, le souterrain est en moyenne à 12 m au-dessous du niveau du sol.

Le réseau est relié à la surface par 96 monte-charges et est équipé au moyen de 266 postes téléphoniques, répartis à peu près uniformément, et destinés à la régulation du trafic.

La voie est à l'écartement de 60 cm. Les dimensions du souterrain, qui est à voie unique, sont, en voie courante, de 1,80 m x 2,25 m. Ces dimensions sont légèrement augmentées aux croisements et aux bifurcations. La traction est assurée par des locomotives électriques qui peuvent remorquer de 10 à 15 wagons chargés. Le courant de traction est à 250 V avec alimentation par fil aérien et trolley à roulette. 3 800 lampes électriques assurent l'éclairage des souterrains.

Le parc du matériel roulant comprend 150 locomotives, 2 693 wagons à marchandises ordinaires, 151 wagons à charbon, 400 wagons à ordures et 60 wagons particuliers d'usines.

Fig. 5



Le réseau occupe 580 employés. Les recettes annuelles sont en moyenne de 950 000 dollars. Le mouvement annuel du trafic est d'environ 590 000 wagons pour 650 000 tonnes.