

Revue générale des chemins de fer (1924)

Revue générale des chemins de fer (1924). 1937/10/01.

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 DE LEEDS NEW STATION

Dans son Numéro de Décembre 1936, la **Revue Générale** a donné quelques indications sur les modifications qui venaient d'être apportées, à cette époque, à la signalisation de Leeds New Station et sur la transformation du poste de commande de la zone Est de cette gare. Nous extrayons du Numéro du 23 Avril 1937 de **the Railway Gazette** le complément d'informations ci-après.

* * *

La signalisation qui s'adresse aux trains est maintenant entièrement lumineuse; un élément optique unique suffit, sur chaque panneau, pour donner les trois couleurs fondamentales. Sur les points où une quatrième indication a été nécessitée par le fait que l'implantation par rapport au signal suivant est inférieure à la distance d'arrêt, elle est constituée par un feu jaune distinct, allumé en même temps que le feu jaune fondamental.

Les indicateurs de direction, dont il est fait un large usage, sont constitués par un tableau de forme carrée, d'environ 38 cm de côté, portant 49 lampes électriques susceptibles de former des lettres ou des chiffres lumineux (dispositif analogue au signal de direction déjà appliqué par le Réseau du Nord ainsi qu'aux tableaux employés dans les faisceaux

de débranchement de nombreux triages). Le signal de direction ne s'allume qu'autant que le panneau auquel il est adjoint n'est pas à l'arrêt. La figure 1 représente un panneau lumineux susceptible de donner 4 indications, surmonté d'un indicateur de direction du type qui vient d'être décrit. Les deux feux blancs, de plus petite dimension et disposés obliquement au-dessous du panneau principal, constituent un signal accessoire normalement éteint et dont l'allumage, lorsque le panneau principal est à l'arrêt, autorise le franchissement, par exemple pour venir à quai sur une voie déjà occupée.

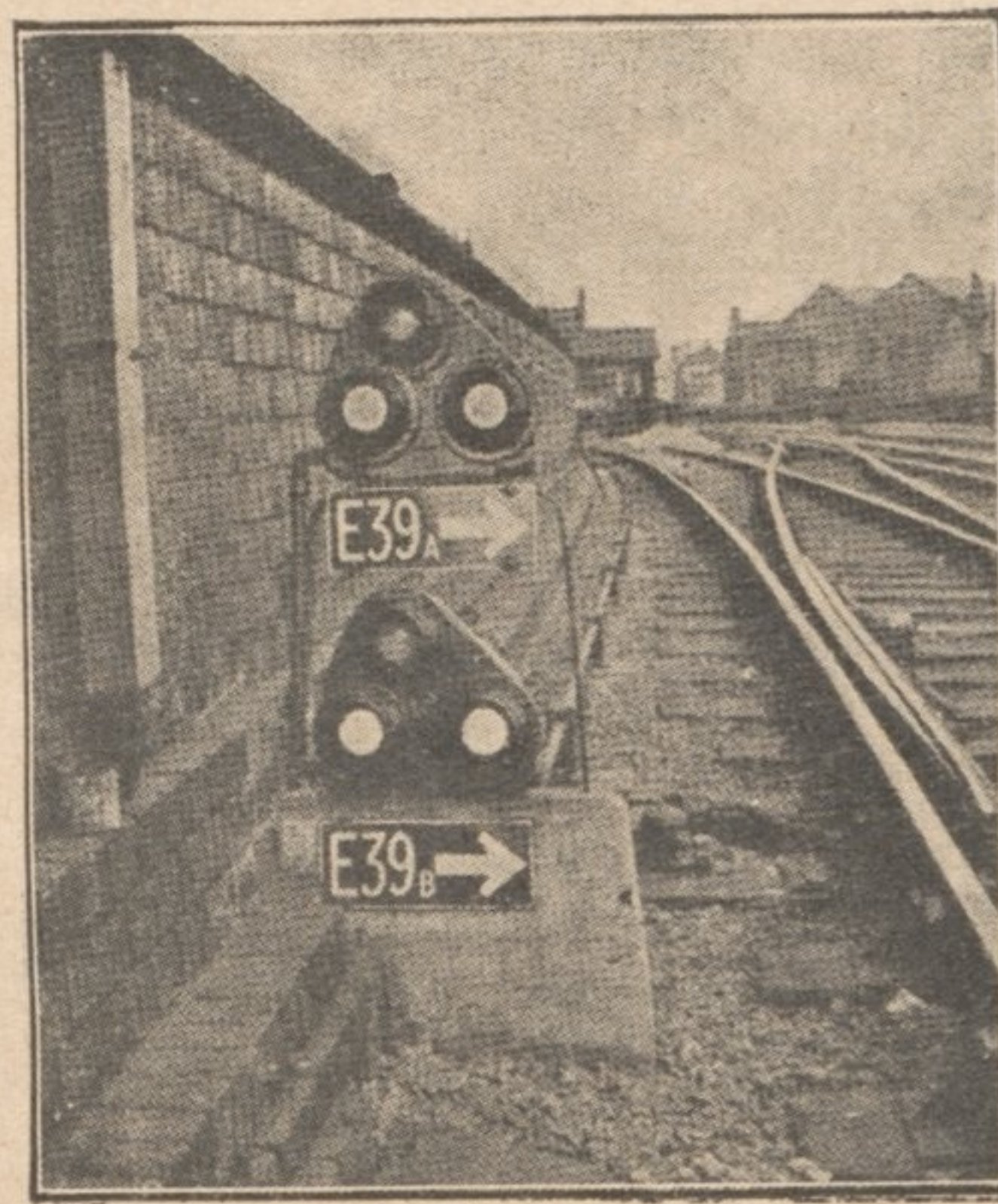
Fig. 1.



Les signaux qui s'adressent aux manœuvres (Fig. 2) sont des signaux à terre présentant à l'arrêt deux feux blancs sur

une ligne horizontale et à l'effacement deux feux blancs sur une ligne oblique. Ces signaux sont pourvus de feux de revers.

Fig. 2.



Lorsqu'un de ces signaux précède une aiguille de déraillement, son indication d'arrêt comporte un feu rouge.

* * *

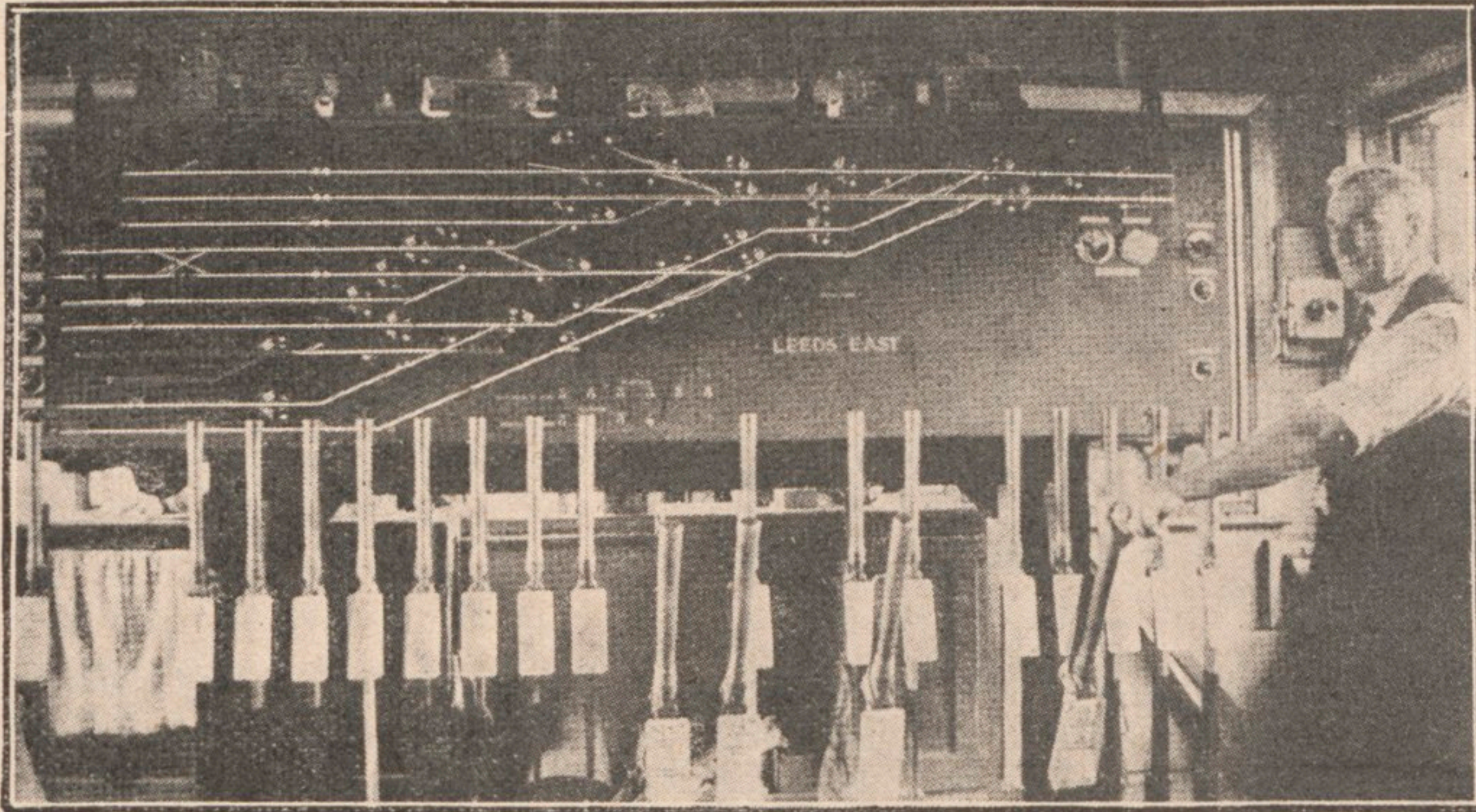
Ainsi que la **Revue Générale** l'avait mentionné dans son Numéro de Décembre 1936, la modification de la signalisation de la gare s'était accompagnée tout d'abord d'une transformation de son poste Est qui, doté primitivement de 75 leviers, n'en conserve plus que 25 affectés exclusivement à la commande mécanique des aiguilles, les signaux étant actionnés électriquement au moyen de petits commutateurs installés sur un panneau spécial au-dessus du ratelier des leviers et sous le tableau répéteur lumineux. La figure 3 donne une vue de l'intérieur du poste Est ainsi transformé. Le tableau répéteur que l'on voit sur cette figure donne un aperçu de la disposition de la gare dans la zone correspondante.

La zone Ouest de la gare, beaucoup plus importante que la zone Est, était antérieurement commandée par trois postes d'aiguillages contenant au total 250 leviers. Ces postes viennent d'être remplacés par un poste unique.

En raison de la multiplicité des manœuvres qui doivent s'effectuer dans la zone correspondante, on a renoncé à la commande par itinéraires. Chacune des 64 aiguilles de cette

zone est manœuvrée électro-pneumatiquement au moyen d'un petit commutateur placé au point correspondant sur un grand tableau schématique (Fig. 4). Ce tableau schématique, qui est

Fig. 3.



en forme de paravent à trois feuilles, de manière que son ensemble soit à portée de bras pour l'opérateur assis au centre, porte également des commutateurs pour actionner 33 signaux s'adressant aux trains en circulation, 20 signaux accessoires d'entrée en section bloquée et 35 signaux de manœuvre. Sur ce tableau sont rassemblés, matérialisés dans les conditions courantes par de petites lampes, les occupations de circuit de voie et les contrôles de signaux et d'aiguilles.

Les enclenchements sont entièrement électriques ; il n'existe aucune liaison mécanique entre les divers commutateurs, en sorte que l'aiguilleur est libre de manœuvrer ceux-ci à sa guise. Les enclenchements réalisés électriquement entre les aiguilles et les signaux, ainsi que les verrouillages par le circuit de voie, ne permettent à une aiguille de bouger qu'autant que la sécurité de cette manœuvre est assurée, et à un signal de s'ouvrir qu'autant que l'itinéraire qu'il commande est bien préparé et que la sécurité en est assurée.

Le poste est entièrement vitré sur tout son pourtour, du plancher au plafond. Son chauffage est assuré électriquement et il possède un petit fourneau électrique à l'usage des aiguilleurs.

L'air comprimé nécessaire à la manœuvre des aiguilles est fourni par deux groupes électro-compresseurs de 6 ch chacun.

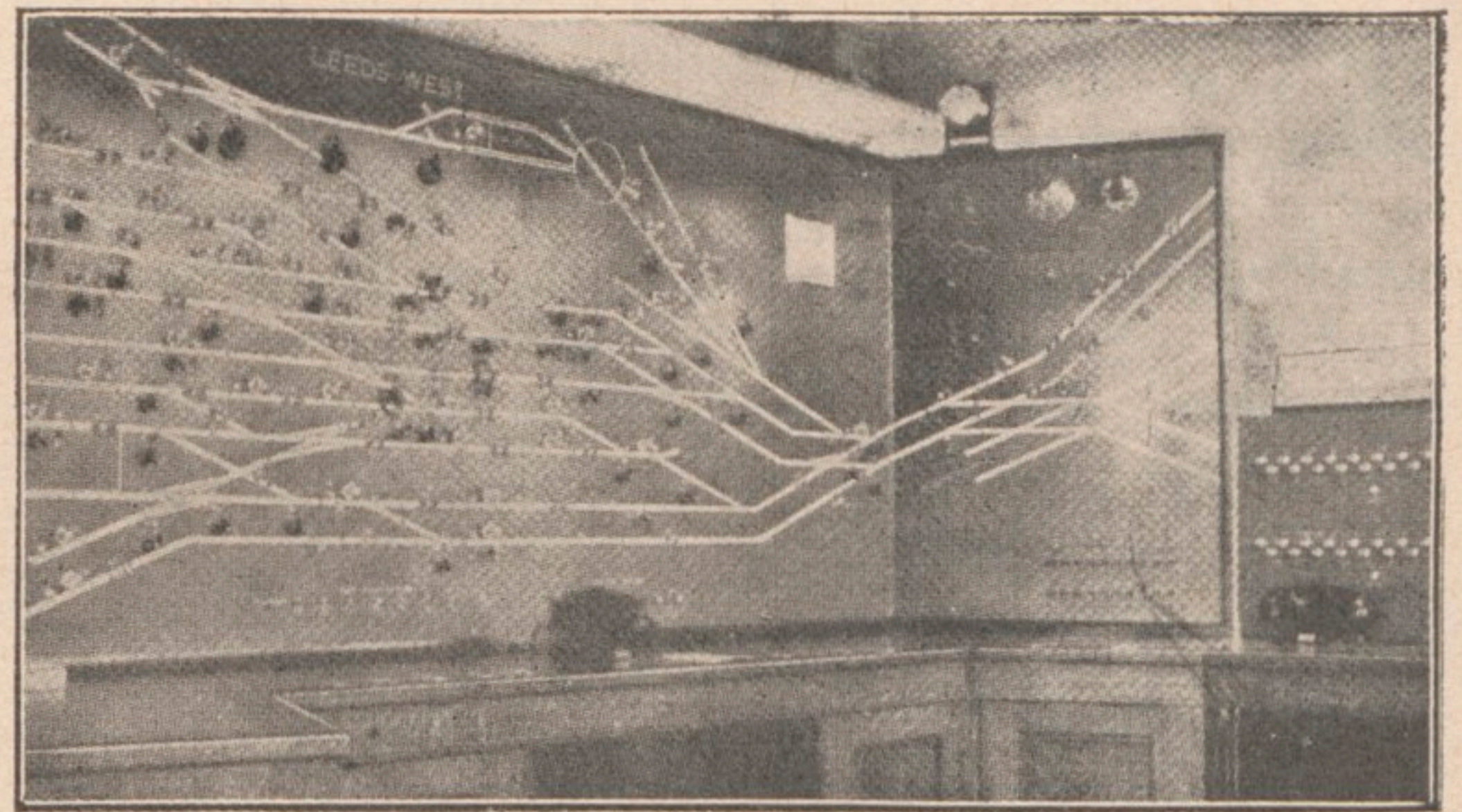
Dès que la pression dans les réservoirs descend au voisinage de 5 kg/cm², l'un des groupes démarre automatiquement et s'arrête quand cette pression est remontée de 6 kg. Si la pression tombe au-dessous de 5 kg, les deux groupes se mettent en route, en même temps qu'une sonnerie d'alarme tinte dans le poste.

L'énergie électrique est prise à deux secteurs de la distribution locale indépendants l'un de l'autre. Un groupe générateur à moteur Diesel est, en outre, en cours d'installation, pour parer à une défaillance complète de l'alimentation extérieure.

* * *

L'important travail que représentait le passage de l'ancienne situation à la nouvelle fut exécuté du Samedi 3 Avril à 23 h au Lundi 5 Avril à 3 h. A signaler, en particulier, la démolition de l'ancien poste Ouest, qui fut achevée dans l'après-midi du Dimanche. Pendant la période de transformation ci-dessus, tout le trafic

Fig. 4.



voyageurs avait été reporté sur les gares voisines (Wellington et Gare Centrale).

VINOT

Ingénieur principal
Chef du Service des Etudes de l'Exploitation
des Chemins de fer de l'Est.

LA PUBLICITÉ PAR AFFICHES SUR LA REICHSBAHN

D'un article paru dans *die Reichsbahn* du 21 Avril 1937, concernant la publicité par affiches, nous extrayons les quelques considérations suivantes.

La publicité ne consiste pas toujours à créer du nouveau. Ce qui importe c'est, même en utilisant des moyens déjà connus, de les présenter d'une façon suffisamment nouvelle pour attirer l'attention du public.

La Reichsbahn possède, dans ses nombreuses gares et installations de toute nature, des possibilités d'affichage étendues et gratuites. On peut objecter que les affiches placées en ces endroits sont vues par des personnes qui,

pour la plupart, sont déjà clientes du chemin de fer et que cette publicité serait beaucoup plus efficace si elle était faite sur les voies publiques. Cette objection n'est pas absolument fondée, car les personnes qui fréquentent les installations ferroviaires sont le plus souvent clientes du chemin de fer pour une partie seulement des services que celui-ci peut rendre et il est bon de leur faire connaître toutes les commodités qu'il peut procurer. En outre, même dans la spécialité qui les intéresse, les clients ne connaissent pas toujours les améliorations récentes.

L'affichage en dehors des enceintes du chemin de fer est