

# Revue générale des chemins de fer (1924)

Revue générale des chemins de fer (1924). 1930/01.

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).

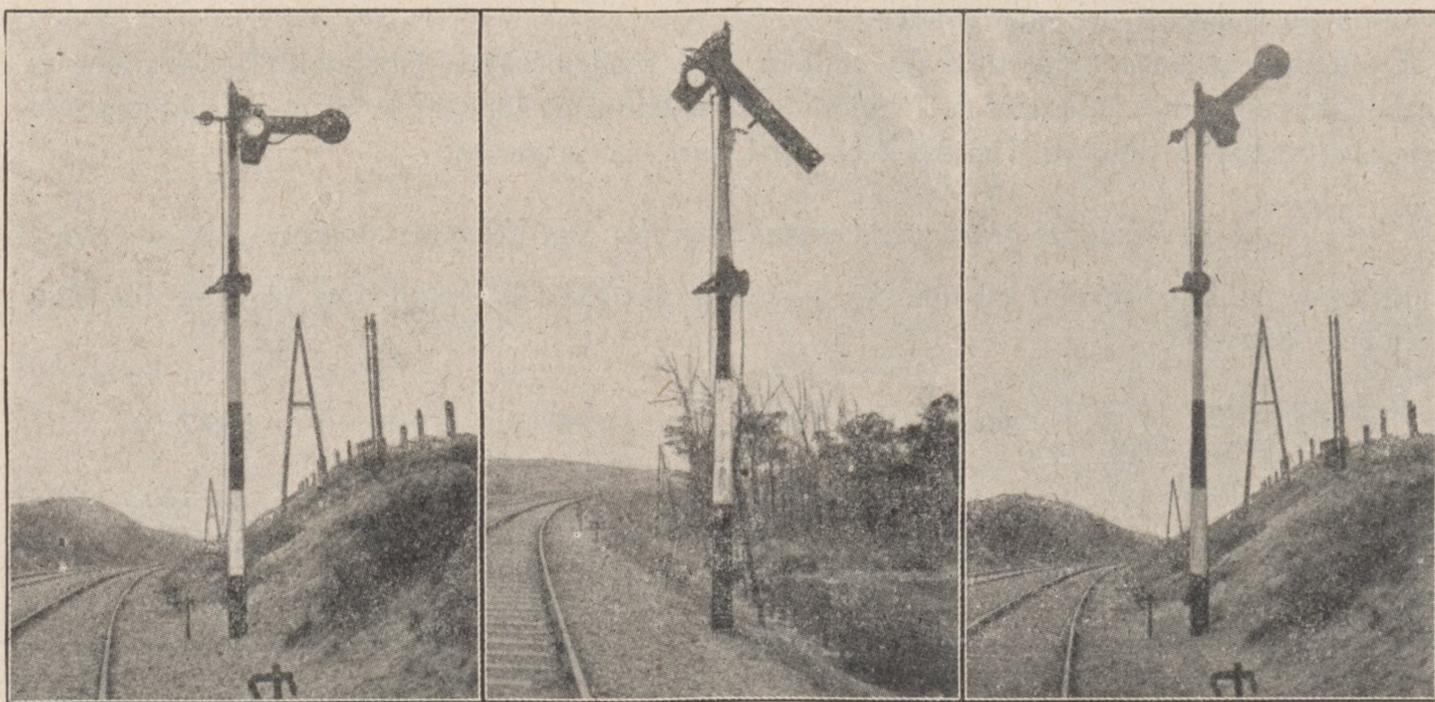
## RENSEIGNEMENTS DIVERS

1. **La signalisation en Hollande.** — A l'occasion d'un voyage de techniciens anglais en Juin 1929 sur les réseaux hollandais, la *Railway Gazette* du 28 Juin 1929 donne les renseignements suivants sur la signalisation en Hollande.

Observons tout d'abord que les trains circulent à droite, que les bras de signaux sont à droite et que le mécanicien est à droite sur la plateforme de la machine. 1 693 km de lignes sont munis du block, la plus grande partie équipée en block automatique.

Le signal, quelle que soit sa signification, est toujours un bras sémaphorique : les réseaux hollandais ont cependant différencié le signal avancé du signal d'arrêt et du signal indicateur de direction, non seulement par l'aspect, mais encore par la position du bras (Fig. 2 à 9).

Fig. 2. — SIGNAL D'ARRÊT ABSOLU; feu rouge. Fig. 3. — SIGNAL AVANCÉ FERMÉ; feu vert. Fig. 4. — SIGNAL D'ARRÊT OUVERT; feu blanc.



Les bras des signaux d'arrêt ont l'extrémité ronde, ceux des signaux de bifurcation l'extrémité en forme de queue de poisson, et ceux des signaux avancés l'extrémité carrée.

Quant à la position, le quadrant supérieur correspond, pour tous, au libre passage ; pour le signal d'arrêt fermé, le bras est horizontal, tandis que pour le signal avancé fermé (signal : attention), le bras est à  $45^{\circ}$  au-dessous de l'horizontale. De nuit, le feu blanc indique « voie libre », le feu vert « attention » et le feu rouge commande « l'arrêt ».

Pour les bifurcations, le signal de direction est précédé d'un signal avancé de forme particulière, constitué par deux bras tournant autour du même axe.

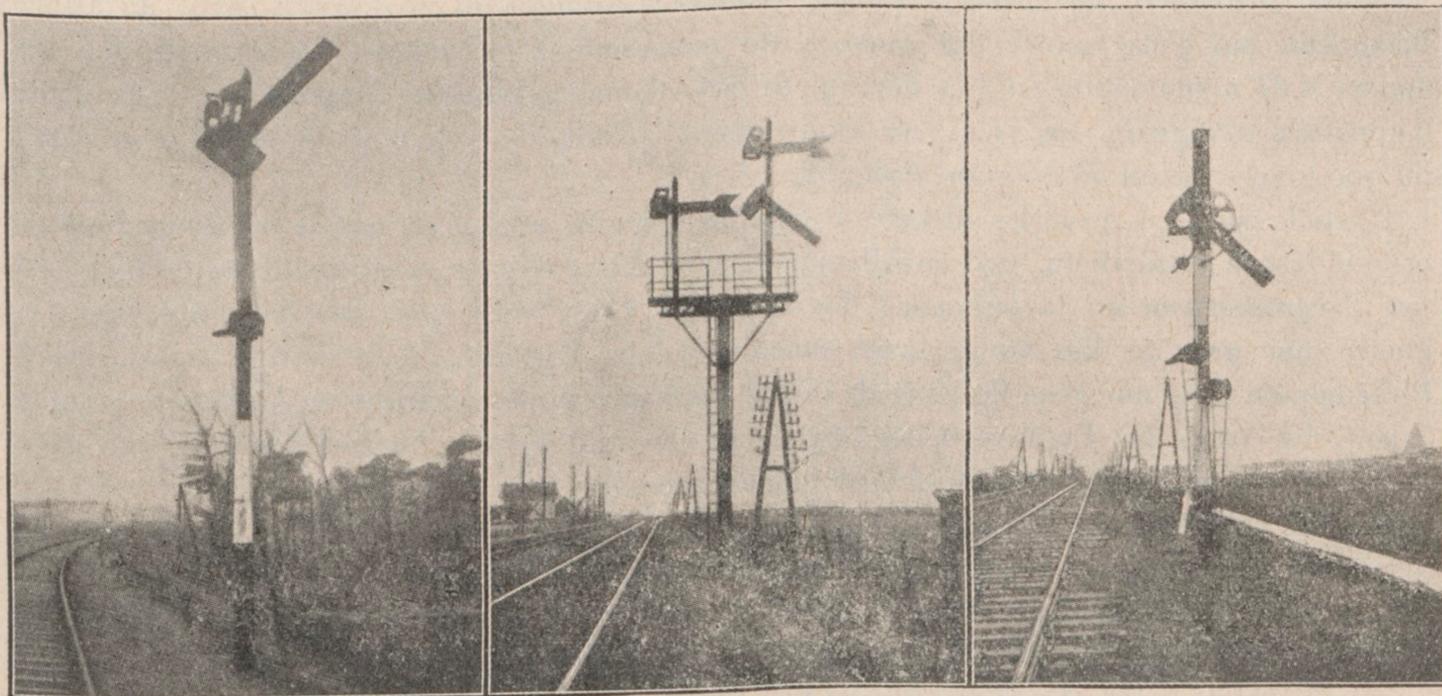
La vitesse permise à une bifurcation est indiquée par la position relative des bras ; le maximum de vitesse sur la ligne principale est de 90 km à l'heure ; si la vitesse doit être réduite à 75 ou 60 (approche de courbe), une plaque portant ce nombre est placée sur le mât du signal ; enfin, le bras fixé à un niveau inférieur à la normale (Fig. 6, à gauche) indique le

ralentissement à 45 km. Si, en l'absence de signaux, une courbe oblige à ralentissement, un signal avancé, avec bras fixé dans la position « attention », assure l'observation de la limite de vitesse. Les signaux d'arrêt sont à 100 m au moins du point dangereux et le signal avancé à 700 m au moins en avant du signal d'arrêt.

Fig. 5. — SIGNAL AVANCÉ OUVERT ;  
feu blanc.

Fig. 6. — SIGNAUX DE BIFURCATION  
A L'ARRÊT. (Signal avancé de la  
section suivante fermée).

Fig. 7. — SIGNAL AVANCÉ  
DE BIFURCATION FERMÉ ;  
deux feux verts.

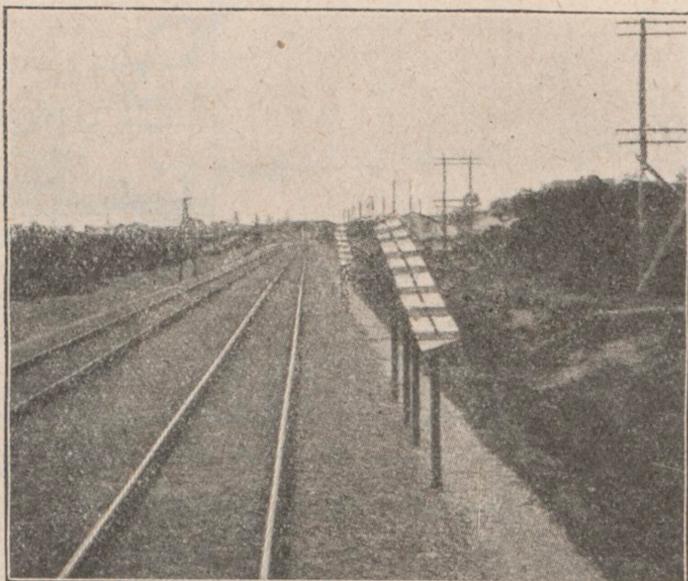
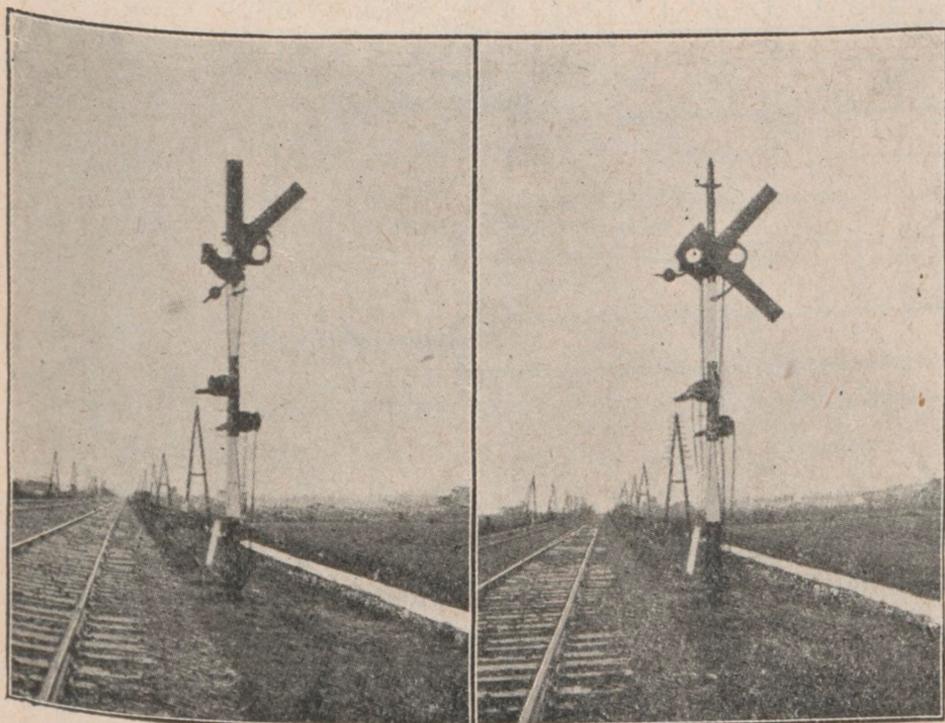


Les mâts des signaux ont de larges bandes, noires et blanches pour les signaux de pleine voie, rouges et blanches pour les signaux de manœuvre ; ces derniers sont constitués par un bras en forme de queue de poisson différent des signaux de bifurcation ; des disques bas avec V ajouré

Fig. 8. — SIGNAL AVANCÉ  
DE BIFURCATION OUVERT POUR  
LA LIGNE PRINCIPALE ;  
deux feux blancs.

Fig. 9. — SIGNAL AVANCÉ  
DE BIFURCATION OUVERT POUR  
LA LIGNE D'EMBRANCHEMENT ;  
feu vert à gauche ; feu blanc à droite.

Fig. 10. — PLAQUE D'AVERTISSEMENT EN CAS  
DE BROUILLARD,  
PLACÉE A 150 M EN ARRIÈRE DU SIGNAL AVANCÉ.



indiquent la position des aiguilles. Enfin les brouillards étant fréquents en Hollande, des plaques d'avertissement sont placées à 150 m en deçà de tout signal avancé (Fig. 10).

Tous les signaux et aiguilles sont manœuvrés par transmission à double fil, les signaux jusqu'à 1 800 m et les aiguilles jusqu'à 600 m, ceci en raison de la nature marécageuse du terrain, qui ne permet pas d'établir des tringles roulantes bien ajustées et de niveau.

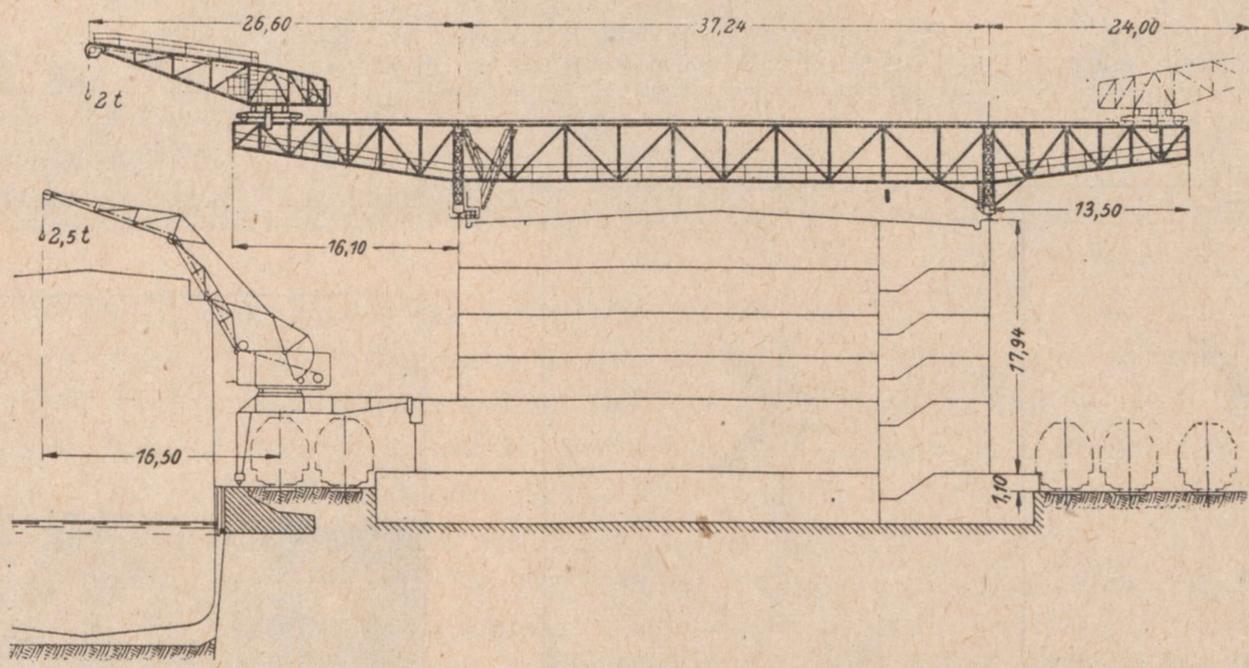
**2. Développement des moyens de manutention.** — La *Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure* a publié, dans son Numéro du 28 Février 1929, un article documenté sur l'état actuel des moyens de manutention mécanique. La construction des appareils de manutention est très développée en Allemagne puisque l'exportation de ce genre d'appareils atteignait, en 1925, 16 000 tonnes valant 20 000 000 de mark et en 1927 30.000 tonnes valant 34 000 000 de mark.

L'article passe en revue les diverses catégories d'engins et signale que le développement de cette industrie particulière, tant en Allemagne qu'en d'autres pays, s'est manifesté tout d'abord par l'accroissement de la puissance des appareils. C'est ainsi que, peu de temps après la guerre, une grue de 350 tonnes a été construite dans l'arsenal de la marine américaine à Philadelphie et qu'une grue flottante de même puissance a été construite en Angleterre pour le Japon. En 1923, les Etablissements Daydé ont construit pour la marine française une grue mobile atteignant la charge utile de 400 tonnes, avec 480 tonnes de charge d'épreuve.

Depuis, on a construit en Allemagne :

- pour le port de Bari, une grue flottante de même puissance ;
- pour celui de Rotterdam, deux ponts de déchargement, avec bennes pouvant transporter 16 tonnes, et permettant un débit de 550 tonnes à l'heure ;
- pour le même port, une grue débitant 800 tonnes à l'heure ;
- pour le port de Stettin, des grues sur pont roulant se déplaçant sur le toit des hangars, ce qui a l'avantage de dégager les quais (Fig. 11).

Fig. 11.



Une innovation intéressante est constituée par des grues dans lesquelles les contrepoids sont fournis par des cages mobiles dans le contreventement qui servent d'intermédiaires pour la manœuvre de la flèche et du crochet. La figure 12 représente une grue de ce genre, dont