

Revue générale des chemins de fer (1924)

Revue générale des chemins de fer (1924). 1935/10.

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.

3. Le nouveau règlement des signaux de la Reichsbahn (1)

La Reichsbahn a mis en vigueur, le 1^{er} Avril 1935, un nouveau Règlement des Signaux. Ce sera le premier document de ce genre applicable à l'ensemble du réseau (lignes principales et secondaires). Il servira de base pour uniformiser la signalisation.

Jusqu'ici les signaux des Chemins de fer allemands n'étaient unifiés que dans la mesure indispensable à la défense nationale et de nombreux signaux, bien que jouant un même rôle, avaient des aspects différents d'une région à une autre. Il existait bien un règlement des signaux unique, mais chaque Direction régionale y ajoutait une annexe, valable uniquement dans sa région. Cette situation doit disparaître et il est prévu que, dans un délai dont l'expiration n'est pas encore déterminée, tous les signaux non conformes au nouveau règlement devront avoir été modifiés ou supprimés.

Pour tenir compte de la période de transition ainsi prévue, le nouveau règlement est suivi d'une annexe qui décrit les signaux non repris dans le règlement proprement dit et néanmoins susceptibles d'être conservés à titre provisoire.

Comme dans les éditions précédentes, le nouveau règlement comprend, dans son texte, deux parties distinctes, dont l'une constitue le règlement proprement dit (promulgué par le Ministre des Transports le 28 Décembre 1934) et dont l'autre renferme des prescriptions d'exécution rédigées par la Direction de la Reichsbahn avec l'agrément du Ministre des Transports.

Le Règlement des Signaux est divisé en trois chapitres :

- chapitre A : Prescriptions générales,
- chapitre B : Signaux,
- chapitre C : Repères.

A ces trois chapitres, s'ajoute l'annexe sus-mentionnée qui contient deux parties :

- a) Signaux et repères dont la forme diffère de celle des signaux et repères analogues décrits par le règlement,
- b) Signaux qui n'ont pas d'analogue dans le règlement.

Ci-après une analyse succincte des différentes parties du nouveau règlement.

CHAPITRE A. — *Prescriptions générales.* — Le nouveau règlement introduit une distinction entre les « signaux » et les « repères ».

Un signal correspond, en principe, à un état de la voie susceptible de se modifier et guide le personnel dans les opérations qu'il doit effectuer pour tenir compte de cet état de la voie.

Un repère est un signe local destiné à faciliter l'application d'une prescription permanente ou à compléter l'indication donnée par un signal.

En général, l'aspect d'un signal peut se modifier tandis que celui d'un repère est immuable ; néanmoins un signal qui, dans un cas particulier d'application, est utilisé toujours dans la même position, n'est pas, pour cela, à considérer comme un repère.

CHAPITRE B. — *Signaux.* — L'ordre dans lequel les signaux étaient énumérés dans l'ancien règlement est notablement modifié dans le nouveau. Le chapitre B commence par les signaux principaux (sémaphores) et les signaux avancés (disques jaunes), auxquels font suite les autres signaux classés en 15 groupes.

Il est permis de déroger aux indications données par les figures dans toute la mesure où les dérogations sont compatibles avec le texte.

(1) D'après *Zeitung des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen* du N° 28 Mars 1935.

Les signaux principaux sont les mêmes qu'auparavant (Fig. 8), mais le signal présentant deux bras obliques signifie non plus « entrée sur une voie en déviation », mais « entrée à vitesse limitée à 40 km/h ou à un autre taux fixé par une instruction spéciale ». Le signal à trois bras prescrit de même une limitation de vitesse. Il n'est, par contre, pas dit qu'un signal à un bras en position de voie libre permet le passage sans limitation de vitesse. Cette partie du règlement sera remaniée par la suite.

Les signaux avancés se divisent maintenant en « signaux avancés sans bras additionnel » et en « signaux avancés avec bras additionnel ».

La première catégorie correspond au signal décrit dans l'ancien règlement, mais il ne prend plus que deux significations et annonce que le signal principal qui le suit est à l'arrêt ou à voie libre.

Les signaux avancés avec bras additionnel (Fig. 9) peuvent, outre les deux indications ci-dessus, annoncer que le signal principal suivant présente deux ou trois bras obliques. La nuit, cette troisième indication est donnée par les deux feux jaunes de l'ancien signal en position de fermeture, auxquels est ajouté un feu vert. Pour éviter que, en cas d'extinction des deux feux jaunes, le feu vert seul subsiste, celui-ci est éclairé par réflexion.

Le nouveau règlement prévoit que, moyennant l'approbation du Ministre des Transports, les signaux de nuit peuvent être également utilisés de jour, à condition que les feux aient une puissance convenable.

La figure 10 représente les diverses indications que peut donner un signal lumineux de jour comme

Fig. 8.

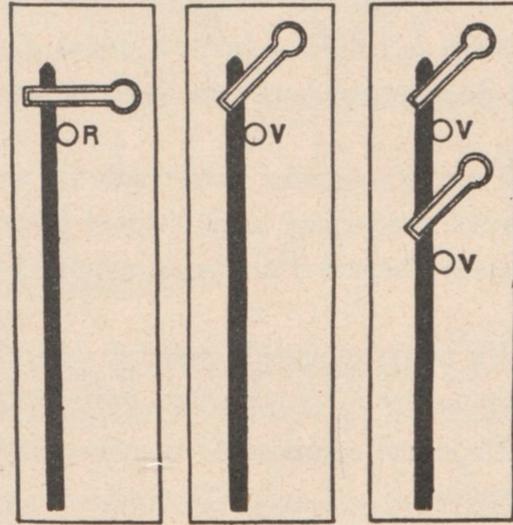


Fig. 9.

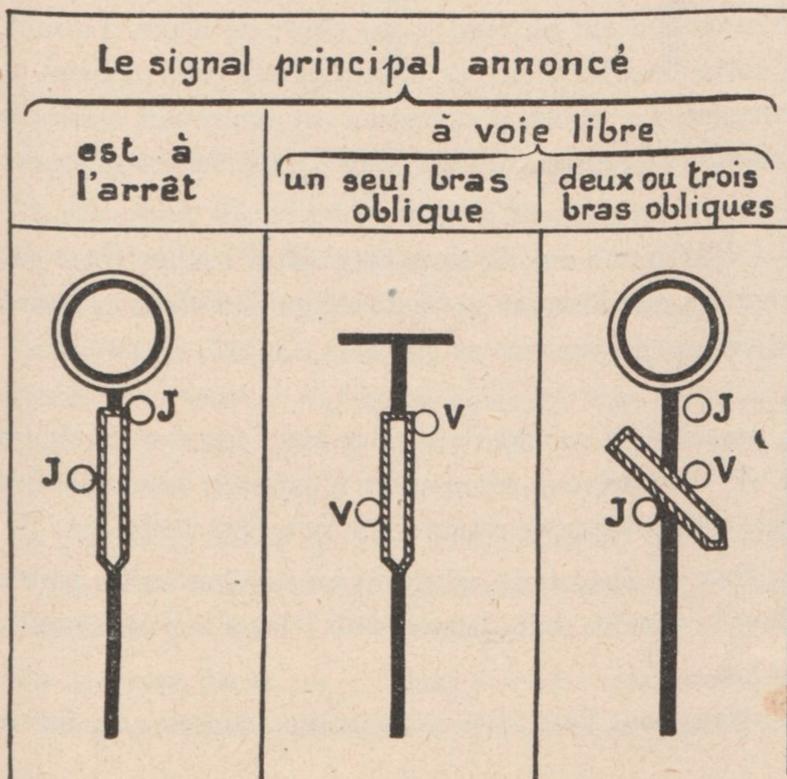


Fig. 10.

	1 ^{ère} Section	2 ^{ème} Section
	Libre	Libre
	Libre	Occupée
	Occupée	Occupée
	Libre (2 bras)	Libre
	Arrêt	

de nuit, à fonctionnement automatique, remplaçant à la fois un signal principal et un signal avancé groupés ensemble (disposition applicable, par exemple, à un chemin de fer métropolitain). Le panneau lumineux donne, par son feu de gauche, les indications correspondant à la première section d'aval et, par son feu de droite, les indications correspondant à la section suivante.

Le feu jaune présenté à gauche indique que la section d'aval est occupée mais autorise la reprise de la marche avec prudence, après arrêt marqué par le train. Le feu rouge, qui est présenté seul, interdit le franchissement à moins d'un ordre spécial. L'indication de voie libre avec ralentissement est donnée par deux feux verts en ligne verticale.

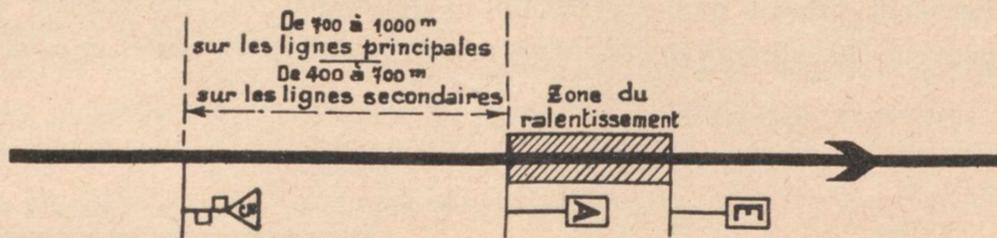
Pour commander l'arrêt sur un point non pourvu de signaux fixes, on continue à employer le guidon rond rouge mais celui-ci pourra dorénavant être annoncé par un guidon avertisseur reproduisant l'aspect d'un signal avancé fermé.

Un nouveau signal, composé de trois feux blancs formant un triangle la pointe en haut, invite les mécaniciens à franchir sans ordre écrit un signal principal commandant l'arrêt.

Un signal composé de la même manière, mais la pointe en bas, donne à une manœuvre l'ordre de refouler.

La signalisation des ralentissements temporaires a été modifiée pour tenir compte du relèvement général de la vitesse des trains. La figure 11 donne un exemple correspondant à une limitation de

Fig. 11.



vitesse à 50 km/h. Le guidon avertisseur porte seulement le chiffre des dizaines de la limitation prescrite. Le guidon avertisseur et le guidon d'exécution ont un fond jaune bordé de blanc. La nuit, le guidon avertisseur est éclairé et présente en outre deux feux directs jaunes placés obliquement en sens inverse de ceux d'un signal avancé ordinaire. Le guidon d'exécution est également éclairé la nuit mais sans adjonction de feu direct. Le guidon de reprise, qui est blanc, n'est éclairé que pour les limitations de vitesse à taux élevés.

L'avertissement de l'approche des trains doit être donné aux équipes travaillant sur les voies par une trompe émettant deux notes, soit simultanément, soit alternativement. Un guidon blanc en forme de drapeau indique aux ouvriers le côté de la voie où ils doivent se garer.

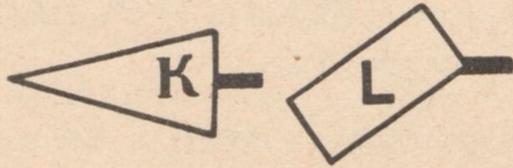
De nouveaux signaux sont prévus, sur les parcours où les trains sont poussés par des machines de renfort, pour indiquer à celles-ci le point où elles doivent commencer à pousser, celui où elles doivent cesser de pousser et celui où elles doivent s'arrêter pour retourner à leur gare de départ.

Des signaux spéciaux aux lignes équipées en traction électrique indiquent au conducteur les points où il doit, soit couper, puis rétablir le courant dans la motrice, soit abaisser, puis relever le pantographe, soit arrêter son train.

Le bâton de commandement du Chef de Service, pour l'expédition des trains, conserve sa forme antérieure de disque miniature.

De nouveaux signaux à main, dénommés « plaque K » et « plaque L » (Fig. 12) peuvent être présentés aux trains de marchandises, le premier pour leur prescrire de marcher aussi vite que possible jusqu'à la station suivante, le second pour les inviter à marcher avec prudence sur le même parcours, en faisant attention au train qui peut les précéder.

Fig. 12.



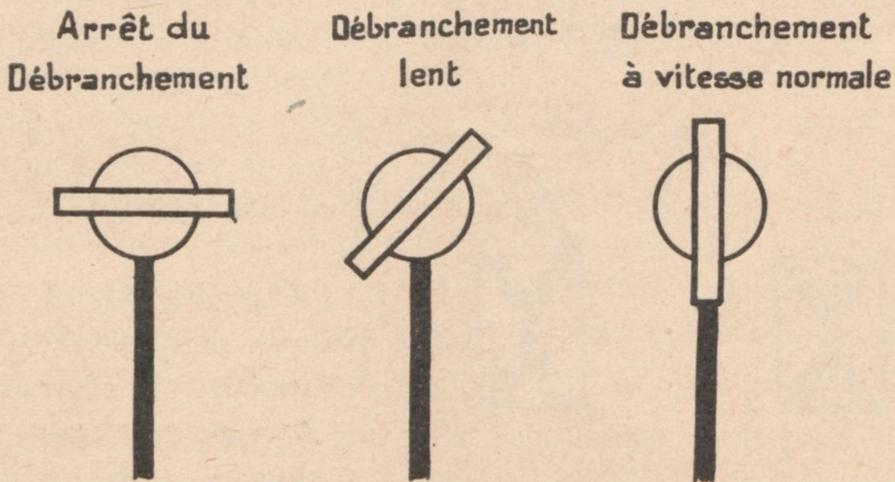
Pour les essais de freins, il est prévu, en dehors des signaux à main déjà en usage, des signaux lumineux de jour comme de nuit donnant les indications suivantes :

- un feu blanc : bloquer.
- deux feux blancs sur une ligne verticale : débloquer.
- trois feux blancs sur une ligne verticale : frein en ordre de marche.

Dans les signaux relatifs aux manœuvres, les expressions « avancer » et « refouler » sont remplacées respectivement par « tirer » et « pousser ». La position de la cheminée de la locomotive n'a, par suite, plus aucune importance.

Parmi les signaux de débranchement de types divers utilisés jusqu'ici, seul celui que représente la figure 13 est retenu comme signal réglementaire.

Fig. 13.



D'assez importantes modifications sont apportées aux signaux des trains.

La plaque de queue (ou le disque de queue) est supprimée ; la signalisation de queue ne doit plus comprendre que les deux plaques ou les deux lanternes placées à la partie supérieure du dernier véhicule. Les lanternes de queue présentent vers l'avant non plus un feu vert mais un feu blanc.

La structure des automotrices ne permettant pas toujours de laisser apparents les feux avant des lanternes de queue, le règlement comporte une dérogation à ce point de vue, non seulement pour les automotrices, mais aussi pour les trains, à condition qu'ils n'aient pas plus de 200 m de longueur et qu'ils soient freinés de bout en bout.

La plaque de queue est, toutefois, conservée pour les circulations isolées d'automotrices ou de locomotives, ainsi que pour certains trains courts de voyageurs ou de marchandises et pour les lignes secondaires.

Sur la queue des rames circulant à contre voie, la plaque ou la lanterne de droite doit être remplacée par une plaque ou une lanterne jaune, de façon à éviter des méprises aux trains circulant sur la bonne voie.

Lorsque plusieurs voies de même sens sont voisines, un feu rouge supplémentaire peut être accroché en queue des trains circulant sur une voie déterminée, pour les distinguer des autres.

L'annonce des trains supplémentaires ou spéciaux, ainsi que l'annonce d'un train de sens inverse, ne peut être faite au moyen de signaux portés par les trains qu'autant que ceux-ci ne dépassent pas la vitesse de 85 km/h.

CHAPITRE C. — *Repères*. — Les repères sont classés en sept groupes, savoir :

- I. repères pour signaux principaux,
- II. repères pour signaux avancés,
- III. repères pour limitations permanentes de vitesse,
- IV. repères pour l'émission de signaux acoustiques,
- V. repères pour l'arrêt des trains,
- VI. repères pour les manœuvres,
- VII. repères divers.

Au groupe I appartient le « mât de reconnaissance » constitué par un mât sémaphorique sans bras, portant la nuit une lanterne blanche, qui a pour but d'éviter que des mécaniciens observant à tort des signaux principaux se trouvant dans le voisinage et ne s'adressant pas à leur voie.

Le « tableau en damier » (Fig. 14) s'applique aux points où un signal principal n'est pas au voisinage immédiat de la voie à laquelle il s'adresse.

Dans le groupe II sont compris le repère actuel du signal avancé (Fig. 15), qui s'appliquera dorénavant au signal avancé sans bras additionnel, tandis que le signal avancé avec bras additionnel comporte maintenant, au-dessus de l'ancien repère, un triangle blanc bordé de noir tourné la pointe en haut et marqué en son centre d'un point noir (Fig. 16).

Fig. 14.



Fig. 15.



Fig. 16.



Fig. 17.



Fig. 18.



Fig. 19.



Les groupes III, IV, V ne présentent pas d'intérêt particulier.

Le groupe VI comprend un repère en forme de W dénommé « repère d'attente » (warten = attendre) (Fig. 17), qui s'adresse aux manœuvres et leur prescrit d'attendre un ordre spécial pour continuer leur mouvement.

Dans le groupe VII sont compris deux nouveaux repères en forme de trapèze et de croix (Fig. 18 et 19) qui, à l'entrée d'une station, peuvent être substitués respectivement au signal principal et à son signal avancé. Le train qui rencontre le repère en forme de trapèze ne doit entrer en gare que s'il en

reçoit l'ordre du personnel de cette gare. Le mécanicien qui aborde un repère en croix doit prendre ses mesures comme s'il se dirigeait vers un signal principal à l'arrêt ou vers un guidon rouge.

ANNEXE. — L'annexe contient encore plus de 30 signaux et de 10 repères avec l'indication des Directions de la Reichsbahn où leur emploi est admis, cet emploi, ainsi qu'il a été déjà dit, devant prendre fin à l'expiration d'un délai qui n'est pas encore déterminé.