

terre (fig. 279 et 280), les voies, si elles ne sont pas parallèles aux voies principales, sont disposées en éventail, comme dans nos gares françaises des Batignolles (fig. 278) et de la Chapelle (fig. 281), forme qui présente pour le service les mêmes avantages que les voies parallèles.

En Allemagne nous retrouvons les halles parallèles sur un grand nombre de chemins de fer, et notamment sur celui de Berlin à Hambourg, gare de Berlin (fig. 282).

Disposition des bâtiments et annexes consacrés au service des marchandises, considérés dans leurs détails.

Disposition intérieure des halles. — Les halles, qu'elles soient parallèles ou perpendiculaires aux voies principales, sont disposées à peu près de la même manière sur toutes les lignes de chemin de fer.

Quelquefois le service se fait sur un trottoir unique placé au milieu ; d'un côté se trouve une voie pavée ou ferrée pour les voitures de roulage ; de l'autre sont les voies en fer pour les waggons (fig. 285). Les marchandises à emmener sont déposées par les voitures de roulage d'un côté du trottoir et chargées sur les waggons de l'autre côté.

C'est l'inverse pour les marchandises qui, arrivées par les waggons, doivent être transportées en ville.

Dans les grandes gares, il serait trop coûteux de fermer les hangars comme dans les stations intermédiaires. On les laisse entièrement ouverts, en exerçant pendant la nuit une grande surveillance sur les colis qu'ils renferment.

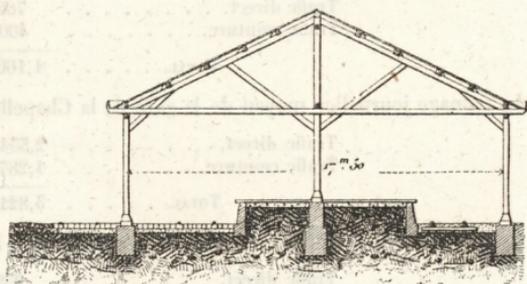


Fig. 285. — Halle à marchandises.

Au chemin de Rouen, gare des Batignolles, on a posé des voies