

des dimensions suffisantes en largeur pour le service des stations du premier ordre sans écartier les voies outre mesure ; cette disposition se prête mal à l'établissement d'un abri pour préserver les voyageurs de la pluie au moment où ils entrent dans les voitures et oblige à courber les voies aux abords de la station, ce qui force à diminuer la vitesse des trains directs. Enfin elle n'est pas sans danger quand deux trains se croisent dans la station même. Au chemin de Nancy à Sarrebruck, sur lequel on l'avait d'abord adoptée, la Compagnie y a reconnu pendant l'exploitation des inconvénients tels, qu'elle n'a pas hésité à faire une dépense assez considérable pour revenir à la disposition ordinaire.

Les figures 290, 291 et 292, représentent les trois types adoptés au chemin de fer de l'Ouest pour la disposition des voies et des bâtiments.

Stations intermédiaires hors classe. — Les stations hors classe ont, pour la composition et la disposition des voies, une grande analogie avec les stations extrêmes.

La station de Metz (fig. 293), sur le chemin de fer de l'Est, est

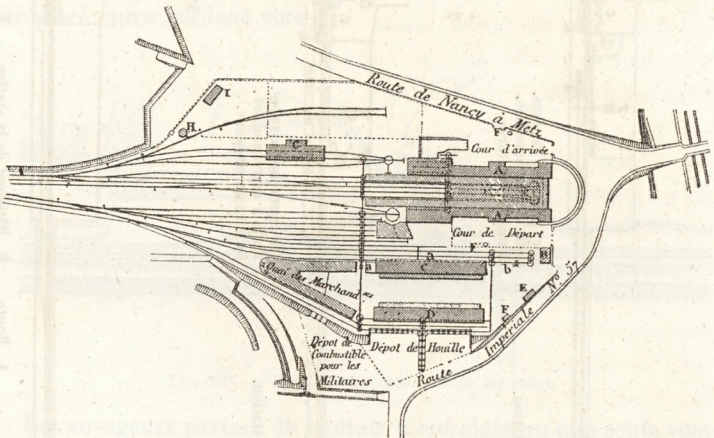


Fig. 293. — Plan de la gare de Metz.

AA'	Bâtiment des voyageurs.	G	Remise de machines.
B	Bureau de la douane.	H	Réservoir.
C	Halle à marchandises (départ).	I	Magasin de la voie.
D	Id. (arrivée).	a	Bascule.
E	Bureau des expéditions.	b	Grue Arnoux.
FF'F''	Latrines.		