

ment disposées de la même manière que dans les stations des chemins de fer français.

A Niagara (États-Unis), il y a une gare de voyageurs commune aux chemins de New-York et de Buffalo; cette gare est disposée,

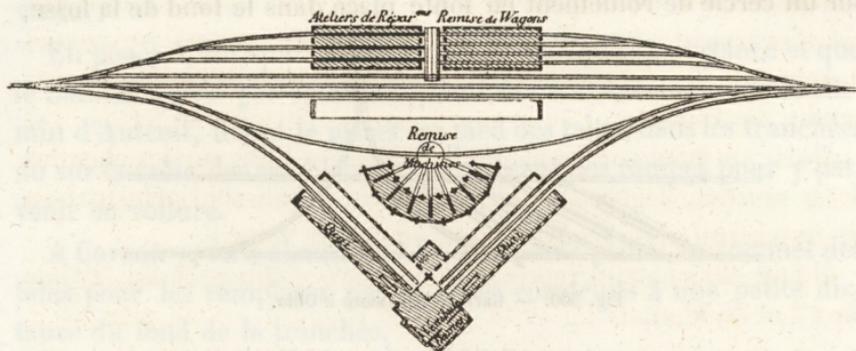


Fig. 299. — Gare de voyageurs de Niagara.

comme l'indique la fig. 299 en forme d'équerre; les salles d'attente sont communes aux deux chemins.

Les gares de marchandises sont composées de hangars dont les dimensions en longueur et largeur sont proportionnées à l'importance de la localité. Les voitures et les waggons sont abrités par des auvents dans le prolongement du toit.

Entre la voie principale et le hangar à marchandises, il y a une ou plusieurs voies, suivant les localités.

Les remises de locomotives sont ordinairement rectangulaires : sur quelques chemins, ce sont des remises en fer à cheval. On évite, autant que possible, de passer sur des plaques tournantes pour remiser.

A la gare de Baltimore, au chemin de Baltimore à Ohio, on a établi des remises de locomotives entre deux voies parallèles écartées de 22 mètres; elles sont placées sur deux voies qui forment avec celles qui sont parallèles des angles de 30° (fig. 300); sur chaque voie oblique, on remise une machine et l'on ajoute successivement des remises au fur et à mesure des besoins. En outre, il existe deux voies de rebroussement *ab* et *bc*, au moyen desquelles on peut, comme on le voit, retourner les machines bout pour bout sans employer de plaques tournantes.